

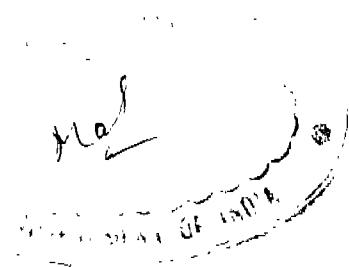


भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 110]

नई दिल्ली, मंगलवार, दिसम्बर 28, 1999/पौष 7, 1921

No. 110]

NEW DELHI, TUESDAY, DECEMBER 28, 1999/PAUSA 7, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 दिसम्बर, 1999

सं. टीएएमपी/90/99-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार पीएसए एसआईसीएल टर्मिनलस लिमिटेड द्वारा प्रचालित तूतीकोरन कंटेनर टर्मिनल के लिए दरों का मान निर्धारित करता है।

मामला सं० टीएएमपी/९०/९९—टीपीटी

पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनलस लिमिटेड

.....आवेदक

आदेश

(दिसम्बर, 1999 के 8वें दिन को पारित किया गया)

पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनलस लिमिटेड ने तूतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) में अपने कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारण के वास्ते एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। यह मामला उनके प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल लिमिटेड ने उसके द्वारा प्रचालित तूतीकोरन कंटेनर टर्मिनल के प्रचालनों और अनुरक्षण के लिए बीओटी आधार पर 30 वर्ष के लिए टीपीटी से संविदा निष्पन्न की है। यह टर्मिनल दिसम्बर, 99 में प्रचालन आरंभ करने के लिए तैयार है। बर्थ और स्टेंडिंग यार्ड में सुधार कार्य तथा प्रशासनिक भवन का निर्माण कार्य पूरे हो चुके हैं। टर्मिनल में दो क्वे क्रेन्स और चार रबड़ के टायरों वाली गेंद्री क्रेन प्राप्त हो गई हैं और स्थापित भी कर दी गई हैं।

2.2 पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनलस लिमिटेड ने प्रशुल्क को अमरीकी डालर मूल्यवर्ग में अनुमोदित करने के लिए अनुरोध किया है। यह उल्लेख किया गया है कि उन्होंने चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के वर्तमान दरों के मान (1992 से वैध) का प्रस्ताव किया है। यह दावा किया गया है कि इस टर्मिनल पर प्रभार चेन्नई, कोचीन और तूतीकोरन पत्तनों में सबसे कम होंगे। आवेदक कंपनी ने यह भी उल्लेख किया है कि उसका उद्देश्य अपने ग्राहकों को न्यूनतम संभव मूल्य पर उच्चतर उत्पादकता प्रदान करना है।

2.3 आगे यह भी उल्लेख किया गया है कि इसकी भारी पूंजीगत लागत अपरिहार्य है, क्योंकि इसके लाइसेंस करार के अनुसार इसे कम से कम छह नए कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों का आयात करना है। इस पर 53.82 प्रतिशत के आयात शुल्क के कारण इसकी लागत में बहुत अधिक वृद्धि हो जाएगी। उपस्कर की लागत ही परियोजना के पूंजीगत व्यय का एक बड़ा हिस्सा है।

2.4 पीएसए एसआईसीएएल ने आगे सूचित किया है कि वे पूंजीगत वस्तुओं का निर्यात संवर्धन (ईपीसीजी) लाइसेंस प्राप्त करने में सफल रहे हैं और परिणामस्वरूप आयात शुल्क 11 प्रतिशत तक कम हो गया है। कम हुए आयात शुल्क के कारण यह परियोजना लागत में काफी कमी कर सका है। ईपीसीजी लाइसेंस की शर्तों के अनुसार इसे अमरीकी डालरों में अर्जन करना है और ईपीसीजी लाइसेंस के जारी होने की तारीख से पांच वर्ष

के भीतर आयातित उपस्कर की लागत, बीमा, भाड़ा कीमत के 4 गुना के बराबर राशि अर्जित करनी है। इसमें असफल रहने पर जुर्माना प्रभार लगाया जाएगा, जो कि बचाए गए शुल्क और उस पर 24 प्रतिशत की ब्याज दर राशि के बराबर होगा। आवेदक ने अनुरोध किया है कि इस जुर्माने से बचने के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क दरें अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित की जाएं, क्योंकि कुछ महापत्तनों में इस समय केवल भंडारण प्रभार और पोत रखने के प्रभार को अमरीकी डालरों में वसूल करने की प्रणाली ईपीसीजी शर्त को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। यह भी उल्लेख किया गया है कि टीपीटी अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित प्रशुल्क का समर्थन करता है। आवेदक के अनुसार, इससे ग्राहकों, पोतवणिकों, परेषितियों और भारत की अर्थव्यवस्था पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा।

2.5 यह उल्लेख करते हुए कि प्रस्तावित प्रशुल्क ढांचा कुछ पूर्वानुमानों पर आधारित है और ज्यों-ज्यों उसे प्रचालन अनुभव होता जाएगा, त्यों-त्यों परिवर्तन होते जाएंगे, इसलिए, इस प्राधिकरण से प्रशुल्क के समायोजन के लिए वही छूट प्रदान करने का अनुरोध किया गया है, जोकि न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (एनएसआईसीटी) को प्रदान की गई है।

3. इस प्रस्ताव की प्राधिकरण द्वारा आरंभ में जांच की गई थी और उस जांच के संदर्भ में आवेदक द्वारा उपयुक्त संशोधन किए गए थे।

4. हमारी स्थापित पद्धति के अनुसार, यह (संशोधित) प्रस्ताव तूतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी), तूतीकोरन वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (टीसीसीआई), भारतीय नौवहन निगम (एससीआई), भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए), कंटेनर शिपिंग लाइन्स संघ (सीएसएलए), तूतीकोरन कुली संघ, तूतीकोरन स्टीमर एजेंट्स संघ, सीमाशुल्क लाइसेंसधारक एजेंट्स संघ और तूतीकोरन पत्तन प्रहस्तन एजेंट्स संघ को टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था।

5.1 उपर्युक्त संगठनों द्वारा अपनी टिप्पणियों में उठाए गए महत्वपूर्ण मुद्दे संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:-

तूतीकोरन स्टीमर एजेंट्स संघ

- (i) कंटेनर प्रहस्तन प्रभार डालर में न होकर भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे।
- (ii) पीएसए एसआईसीएल कंटेनर प्रहस्तन प्रभार टीपीटी में वर्तमान प्रहस्तन प्रभारों के समान होंगे। प्रस्तावित दर टीपीटी दर की तुलना में बहुत अधिक है।
- (iii) प्रस्तावित दर केवल टीसीटी में सुपुर्दगी के लिए है। इसलिए, कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनर हटाने के लिए आगे अतिरिक्त प्रभार व्यय करने होंगे। यदि इन प्रभारों को हिसाब में लिया जाता है, तो प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभार बहुत अधिक होंगे।
- (iv) प्रस्तावित बांधने/खोलने/नौभरण योजना और पर्यवेक्षण के प्रभारों को प्रशुल्क से हटाना होगा।

- (v) हैच कवर्स खोलने/बंद करने के लिए प्रत्येक पोत पर (अधिकतम) 75 अमरीकी डालर निर्धारित किया जाए।

भारतीय नौवहन निगम

- (i) वर्तमान तृतीकोरन टर्मिनल प्रशुल्क की तुलना में प्रस्तावित दरें बहुत अधिक (लगभग 100 प्रतिशत अधिक) हैं।
- (ii) टीपीटी में इस समय 20'/40' वाले कंटेनरों के लिए कुली प्रभार 375/— रुपए / 650/— रुपए हैं, जबकि प्रस्तावित प्रशुल्क क्रमशः 750/— रुपए / 1125/— रुपए हैं।
- (iii) पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल लिमिटेड ने प्रति कैलेंडर माह, प्रति कंटेनर आपरेटर 400 टीईयू के स्लैबों के आधार पर पोतांतरण कंटेनरों के लिए अपने प्रशुल्क निर्धारित किए हैं। अधिक यातायात आकर्षित करने के लिए इस पहलू को संशोधित किया जाए और इसे कम करके 200 टीईयू प्रति कैलेंडर माह, प्रति आपरेटर किया जाए।
- (iv) लदे हुए और खाली कंटेनर के लिए प्रस्तावित दरें एकसमान हैं। अन्तर्राष्ट्रीय मानदंडों के अनुसार 20'/40' वाले खाली कंटेनरों के लिए दरें 20'/40' वाले लदे हुए कंटेनर का केवल 40—50 प्रतिशत हैं।
- (v) पीएसए, एसआईसीएल को निर्यातकों/आयातकों को अपने कंटेनर सीधे हुक प्वाइंट पर प्राप्त करने और उन्हें पत्तन से निजी सीएफएस/फैक्टरी परिसरों में ले जाने की सुविधा प्रदान करनी चाहिए।
- (vi) कंटेनर संबद्ध और भूमि किराया सहित ग्रहस्तर प्रभार भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे।
- (vii) प्रस्तावित प्रशुल्क में पोतांतरण हब पत्तनों के रूप में अन्य भारतीय पत्तनों से/को अप्रेषित कंटेनरों के लिए तटीय प्रशुल्क शामिल नहीं है। यह प्रस्ताव किया जाता है कि कंटेनरों के लिए एक तटीय प्रशुल्क लागू किया जाए।
- (viii) प्रस्तावित प्रशुल्क 3—5 वर्ष की न्यूनतम अवधि के लिए वैध हो सकता है।

सीमाशुल्क लाइसेंसधारक एजेंट्स संघ

- (i) अंतिम क्षणों में टर्मिनल पर दरें और प्रचालनात्मक शर्तें लागू करने से रोकने के लिए उन्हें विश्वास में लिया जाएगा।
- (ii) चूंकि, व्यापार मंदी के दौर से गुजर रहा है, इसलिए व्यापार जगत द्वारा कोई भी अतिरिक्त लागत समाहित नहीं की जा सकती। इसलिए, कार्गो—संबद्ध प्रभारों के लिए वर्तमान लागू दरों को बनाए रखने के वास्ते सभी कदम उठाए जाएं।
- (iii) इस टर्मिनल के लाभार्थी फीडर प्रचालक, एमएलओ होंगे, जोकि काफी बचत कर सकेंगे। दरें निर्धारित करते समय इसे ध्यान में रखा जाना चाहिए।

- (iv) निफ्टवर्ती पत्तनों के साथ प्रतिस्पर्धी बनने के लिए टर्मिनल ग्रहस्तन प्रभारों को उन्हीं दरों पर बनाए रखना सुनिश्चित किया जाए। यह केवल भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा।
- (v) समय सीमा — फीडर पोतों के लिए लदान की घोषणा
— मुख्य लाइन पोतों के लिए अवतारण की घोषणा।
- (vi) निःशुल्क दिवस—निर्यात और आयात के लिए 10 कार्यदिवस।
- (vii) ऋण सुविधा पर विचार किया जाए।
- (viii) मात्रा/समूह के संबंध में छूट की जाए।
- (ix) वह अवधि, जिसके लिए सहमत दर वैध होगी।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स संघ

- (i) प्रस्तावित प्रशुल्क वर्तमान स्तरों की तुलना में काफी अधिक लागत वृद्धि दर्शाता है और यह माना गया है कि पीएसए एसआइसीएल निस्संदेह कुछ उत्पादकता वृद्धि लाएगा/बढ़ाएगा। तथापि, प्रस्तावित प्रभार अनावश्यक रूप से अधिक है।
- (ii) डालर आधारित प्रशुल्क में परिवर्तित करने संबंधी समर्थक तर्क अस्पष्ट हैं। इसे और स्पष्ट रूप में व्यक्त किया जाए, क्योंकि यह वर्तमान पद्धति में एक आधाभूत परिवर्तन है।
- (iii) भारत सरकार द्वारा डालर आधारित प्रशुल्क की अनुमति दिए जाने की स्थिति में लाइन्स के पास उसी मुद्रा में व्यापार के लिए टीएचसी वसूल करने का अधिकार रहना चाहिए क्योंकि, यदि उन्हें यह अधिकार नहीं दिया जाता है तो वे इससे जुड़े वित्तीय जोखिमों को स्वीकार नहीं कर सकते।
- (iv) प्रस्तावित भूमि किराया प्रभार बहुत अधिक है जो कि स्पष्टतः चेन्नई में दरों के मान पर आधारित है, जिनके संबंध में इस समय मुकदमा चल रहा है। इसलिए, यह तुलना भ्रामक दिखाई देती है।

तृतीकोरन पत्तन न्यास

- (i) प्रस्तावित प्रशुल्क कुल मिलाकर इस पत्तन न्यास द्वारा बोली दस्तावेज में दिए गए प्रशुल्क के समान है। इसलिए, प्रस्तावित प्रशुल्क के प्रति कोई आपत्ति नहीं है।
- (ii) टीपीटी निम्नलिखित कारणों से प्रस्तावित प्रशुल्क में किसी भी कटौती का तीव्र विरोध करता है:—
 - (क) टीपीटी का संशोधन—पूर्व प्रशुल्क केवल निम्नलिखित मदों में अधिक है:—
 - (i) 1.3 (ख) — अन्य उपस्करों द्वारा लिफ्ट ऑन अथवा लिफ्ट ऑफ प्रभार।
 - (ii) 1.10—20' और 40' वाले खाली कंटेनरों पर घाटशुल्क।
 - (iii) भंडारण प्रभार — 20' के लिए दूसरा स्लैब।

(ख) यदि मूल्य निर्धारण लागत, कार्यकुशलता और अनुमानित यातयात के आधार पर किया जाना है, तब यह प्रशुल्क प्रस्तावित प्रशुल्क का तीन गुना अधिक होना चाहिए। पीएसए एसआईसीएल ने "व्यापार जिसे सहन कर सकता है" के सिद्धांत पर प्रशुल्क का प्रस्ताव करके व्यापार के प्रति सद्भावना दर्शाई है। इसमें किसी भी प्रकार की कटौती पीएसए एसआईसीएल और पत्तन न्यास के हित के लिए नुकसानदायक होगी।

(ग) प्रस्तावित प्रशुल्क कोचीन और चेन्नई के निकटवर्ती पत्तनों के प्रशुल्कों की तुलना में प्रतिस्पर्धात्मक है।

(iii) टीपीटी को टर्मिनल प्रहस्तन प्रशुल्क अमरीकी डालर में निर्धारित करने में कोई आपत्ति नहीं है, बशर्ते कि रॉयल्टी भी उसी विनिमय दर में अमरीकी डालर में निर्धारित की जाए।

(iv) टीपीटी कंटेनर यार्ड में भंडारण के लिए पांच दिवस का निःशुल्क समय प्रदान करता है। पीएसए एसआईसीएल तीन दिवस का निःशुल्क समय प्रदान करने का प्रस्ताव करता है। चूंकि, दोनों ही यार्ड सुरक्षा दीवार के भीतर मेन लाइन में हैं, ऑपरेटर दोनों यार्डों के पूरे निःशुल्क समय का लाभ उठाने के लिए पत्तन यार्ड में माल लादने/उतारने के लिए कंटेनरों के रुकने के समय की योजना बना सकते हैं और कंटेनर किराया की बचत करने के लिए दोनों यार्डों में उनके रुकने को मॉनीटर कर सकते हैं, क्योंकि उनमें से यदि एक यार्ड सुरक्षा दीवार के भीतर होता तो उसके लिए उन्हें भुगतान करना पड़ता। इसलिए, इस संबंध में आदेश जारी करना आवश्यक होगा कि सुरक्षा दीवार के भीतर रुकने के समय को कुल रूप में माना जाएगा। उदाहरणार्थ, कोई कंटेनर यदि बीओटी बर्थ में महीने की पहली तारीख को प्रवेश करता है और पत्तन यार्ड में पांच दिन बाद आता है, तब उसे पत्तन यार्ड में कोई निःशुल्क समय नहीं मिलेगा और उससे सुरक्षा दीवार के भीतर रुकने के कुल समय को मानते हुए उपयुक्त स्लैब में विनिर्दिष्ट दरों पर वसूली की जाएगी।

5.2 उपर्युक्त संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को पुनः प्राप्त सूचना के रूप में पीएसए एसआईसीएल टर्मिनलस लिमिटेड को भेजा गया था।

6.1 इस मामले में टीपीटी में 15 नवम्बर, 99 को संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए:—

तृतीकोरन पत्तन न्यास

- (i) टीपीटी प्रशुल्क में किसी भी कटौती का तीव्र विरोध करता है।
- (ii) "लागत वृद्धि" एक विचार हो सकता है।
- (iii) "कार्गो जिसे सहन कर सकता है" केवल एकमात्र कारक नहीं हो सकता। इस संबंध में संतुलन होना चाहिए।

- (iv) टीपीटी ने प्रशुल्क में 25 प्रतिशत वृद्धि का अनुरोध किया, जबकि सीएचपीटी ने कंटेनर प्रभारों में 40 प्रतिशत वृद्धि का अनुरोध किया है।
- (v) डालर में परिवर्तित करने की आवश्यकता नहीं है। यदि विनिमय दर में एक निश्चित स्तर से अधिक घटबढ़ होती है, तब प्रशुल्क में हमेशा संशोधन करना पड़ सकता है।
- (vi) पत्तनों के बीच एक समान "निःशुल्क दिवसों" को लागू करने की आवश्यकता है। इसमें समय लग सकता है। इस बीच कम से कम टीपीटी और पीएसए को एक इकाई माना जाए। निःशुल्क समय में एकरूपता लाई जाए।
- (vii) हुक प्वाइंट पर सीधे सुपुर्दगी वांछनीय नहीं है। इससे भ्रम उत्पन्न होगा।

भारतीय नौवहन निगम

- (i) पीएसए, एसआईसीएल दर को वर्तमान टीपीटी दरों पर स्थिर रखा जाए।
- (ii) खाली और लदे हुए कंटेनरों के लिए अलग-अलग प्रभार लगाए जाएं।
- (iii) पीएसए एसआईसीएल का एकाधिकार नहीं होगा। इसके प्रति सुरक्षा बरती जाए।
- (iv) हुक प्वाइंट पर सीधे सुपुर्दगी से कंटेनर यार्ड तक की लागत में बचत होगी।
- (v) टीएससी पहले ही बहुत अधिक है। यदि इसे डालर में परिवर्तित किया गया तो यह और अधिक बढ़ जाएगा।
- (vi) भूमि किराये के लिए निःशुल्क अवधि केवल 3 दिन है, जोकि अपर्याप्त है। इसे बढ़ाकर 5 अथवा 7 दिन किया जाए।
- (vii) पोतांतरण कंटेनरों को ठहरने के लिए सामान्यतया 30 दिन का समय दिया जाता है। तदनुसार प्रावधान किया जाए।
- (viii) तटीय दरें लागू की जाएं।
- (ix) द्वि-वर्षीय चक्र और प्रारम्भिक रियायत सहमति योग्य।

तूतीकोरन स्टीमर एजेंट्स संघ

- (i) प्रस्तावित दरें बहुत ऊंची हैं। इन्हें कम किया जाए और प्रतिस्पर्धी बनाया जाए।
- (ii) बांधने/खोलने का प्रभार समाप्त किया जाए।
- (iii) हैच कवर प्रचालनों के लिए प्रभार 75 अमरीकी डालर निर्धारित किया जाए, जैसाकि अन्यत्र किया जा रहा है।
- (iv) डालर की पूर्ण परिवर्तनीयता की शीघ्र अनुमति दी जाएगी। इसलिए, पीएसए एसआईसीएल को कोई कठिनाई नहीं होगी।

सीमाशुल्क लाइसेंस धारक एजेंट्स संघ

- (i) प्रचालन स्पष्ट नहीं है। ब्योरों का उल्लेख किया जाए।
- (ii) ईपीसीजी 5 वर्ष के लिए है। 5 वर्ष के पश्चात क्या होगा? क्या डालर में परिवर्तन समाप्त कर

- (iii) दरें कितनी बार और किन आधारों पर संशोधित की जाएंगी? यदि विनिमय दर में घटबढ़ होती है, तब दरें किस स्तर पर संशोधित की जाएंगी?
- (iv) पीएसए, एसआईसीएएल सीओपीटी अथवा सीएचपीटी के साथ तुलना कर सकता है, परन्तु पीएसए के सामने कोई श्रमिक समस्या नहीं है। इस पर उन्हें अलग से ध्यान देना होगा।
- (v) केवल 3 दिन ही निःशुल्क दिवस क्यों हैं? टीपीटी 5 दिवस देता है। 5 "कार्यचालन" निःशुल्क दिवस दिए जाएं। यदि 3 दिन में निकासी नहीं होती है, तब पहले दिन से ही भूमि किराया लागू होगा। ऐसा करना बहुत कठोर है।
- (vi) खाली कंटेनर की दर अवश्य संशोधित की जाए।
- (vii) पीएसए, एसआईसीएएल अपने यार्ड में माल के लदान/उतराई की अनुमति नहीं देता। इसका अभिप्राय होगा कि कार्गो के लिए 1 दिन का अतिरिक्त "लिफ्ट ऑन"/परिवहन/"लिफ्ट ऑफ" (लागत लगभग 1,000 रूपए) कार्य करना पड़ेगा। इसे अवश्य नोट किया जाए।
- (viii) वाहन पार्किंग का प्रभार बहुत अधिक है।

तूतीकोरन प्रहस्तन एजेन्ट्स संघ

पीएसए को वाहन प्रवेश, विविध प्रभारों को स्पष्ट रूप में शामिल करना चाहिए।

तूरीकोरन कुली संघ

- (i) खाली और लदे हुए कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार अलग-अलग होने चाहिए। हम अलग-अलग करते हैं। वे ऐसा क्यों नहीं कर सकते?
- (ii) हमारे श्रमिक समूह के लिए इस समय कोई यातायात नहीं होगा। पीएसए, एसआईसीएएल को क्षतिपूर्ति के रूप में कुछ रॉयल्टी का भुगतान अवश्य करना चाहिए।

6.2 संयुक्त सुनवाई के पश्चात पीएसए एसआईसीएएल प्रस्ताव के संबंध में आईएनएसए, मेयर्सक इंडिया लिमिटेड और टीसीसीआई से टिप्पणियां प्राप्त हुई हैं, जिन्हें नीचे संक्षेप में दिया गया है:—

भारतीय राष्ट्रीय पोत स्वामी संघ

- (i) प्रस्तावित दरें बहुत अधिक हैं, जोकि तूतीकोरन की वर्तमान दरों से 100 प्रतिशत अधिक हैं। कंटेनर प्रहस्तन, कुलीगरी, परिवहन और भंडारण संबंधी प्रभार वर्तमान तूतीकोरन प्रशुल्क का दुगुना है।
- (ii) नौभरण योजना, खोलने के लिए उपयुक्त प्रावधान करना अपेक्षित होता है, जोकि एक पोत से तब वसूल करना होता है, जब पोतांतरण शामिल हो और जब दो पोत अलग-अलग टर्मिनलों में स्थित हों। वे ऐसे प्रभारों को प्रति कंटेनर लागू करना और कंटेनर प्रचालक से सीधे वसूल करना पसंद करेंगे। यदि पीएसए एसआईसीएएल अथवा अन्य टर्मिनल प्रचालक पोत प्रचालकों से वसूल करना पसंद करते हैं, तब यह अग्रगामी कैरियर से वसूल किया जाएगा। विभिन्न टर्मिनलों पर पोतों के बीच पोतांतरण कंटेनर के मामले में कंटेनरों के एक बर्थ से दूसरे बर्थ के बीच आवागमन के लिए

कोई अतिरिक्त प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। दो टर्मिनलों के लिए वसूल की जाने वाली दर 'एक' ही होगी।

- (iii) पोतांतरण कंटेनरों को प्रदान किए गए निःशुल्क दिवस भारत में अन्य पत्तनों की भांति न्यूनतम 31 दिवस होंगे। पीएसए एसआईसीएएल ने तटीय कंटेनर के आवागमन के लिए कोई रियायती शुल्क प्रदान नहीं किया है।
- (iv) कंटेनर-संबद्ध प्रभार और भूमि किराया सहित टीएचसी भारतीय रुपयों में होगा।
- (v) पीएसए एसआईसीएएल ने अपने निजी सीएफएस के लिए कंटेनरों की सीधी सुपुर्दगी प्राप्त करने के लिए विकल्प नहीं दिया है। इसे प्रायः खतरनाक कार्गो के लिए आवश्यक माना जाता है।
- (vi) पीएसए एसआईसीएएल ने 400 टीईयू प्रति केलेंडर माह प्रति कंटेनर आपरेटर के स्लैब के आधार पर पोतांतरण कंटेनरों के लिए अपना प्रशुल्क बनाया है। यह बहुत अधिक है और यह 200 कंटेनर उपयुक्त होगा।
- (vii) खाली कंटेनरों के लिए अंतर्राष्ट्रीय मानदंडों में कम मानदंड निर्धारित किए जाते हैं, जबकि पीएसए, एसआईसीएएल ने लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए समान दर प्रदान की है।
- (viii) प्रशुल्क की वैधता 3-4 वर्ष होगी, जिसके लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

मेयर्सक इंडिया लिमिटेड

- (i) यदि हैच कवरों, ऑन-बोर्ड पोतों के पुनः नौभरण और कंटेनरों के लिए रुकने के समय के प्रभारों की दरों को अमरीकी डालरों में मूल्यवर्गित किया जाता है तो कोई आपत्ति नहीं है। अन्य सभी कार्गो-संबद्ध प्रभारों को अमरीकी डालरों में मूल्यवर्गित किए जाने से "कानूनी मामला" बन जाएगा और ऐसे प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित किए जाएं। यह मूल्यवर्ग की उनकी मुद्रा के प्रशुल्क से संबंधित बोली की शर्त थी।
- (ii) उपस्कर की कुल लागत लगभग 14.8 मिलियन बैठती है। ईपीसीजी स्कीम के अंतर्गत 11 प्रतिशत की दर पर सीमाशुल्क 1.628 मिलियन बैठता है।
- (iii) कंटेनर भंडारण प्रभारों, हैच कवर और ठहरने के समय के प्रभारों के संदर्भ में अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित राजस्व पीएसए एसआईसीएएल की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त है।
- (iv) बोली शर्त में विनिर्दिष्ट है कि पीएसए एसआईसीएएल कम दर पर वसूली कर सकता है, परंतु सरकारी प्रशुल्क विनियामक प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अधिकतम दरों से अधिक नहीं होगा। यदि पीएसए एसआईसीएएल अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित प्रशुल्क वसूल करता है तो निवल रुपए के बराबर की गई वसूली अधिक होगी और शर्तों तथा निबंधनों के प्रतिकूल होगी, जिनके अंतर्गत यह संविदा प्रदान की गई थी (दिसंबर, 1997 में 39.19 रुपए = 1 अमरीकी डालर और नवंबर, 1999 में 43.44 रुपए = 1 अमरीकी डालर, इस प्रकार यदि दरें अमरीकी डालरों में अधिसूचित की जाती हैं तो पीएसए एसआईसीएएल को 10.74 प्रतिशत वृद्धि का लाभ प्राप्त होगा)।

तृतीकोरन वाणिज्य एवं उद्योग मंडल

- (i) भारत में हम मुद्राओं के समूह (बास्केट) का अनुसरण करते हैं और वर्षों पूर्व पौंड से रूपए का संबंध विच्छेद करने के बाद केवल अमरीकी डालरों में कार्य नहीं करते। डालर में भुगतान करने पर बल देना वर्तमान नीति को उलटना है और इस प्रकार भुगतान केवल रूपए में किया जाता है।
- (ii) लदे हुए कंटेनरों और खाली कंटेनरों, दोनों के लिए एकसमान दरें नहीं हो सकती।
- (iii) कंटेनर प्रचालनों संबंधी प्रभार एकसमान बनाने होंगे, क्योंकि अंततः इनका भार पोतवणिक पर ही पड़ेगा।
- (iv) कुली प्रभारों और खाली कंटेनरों पर 'लिफ्ट ऑन' अथवा 'लिफ्ट ऑफ' प्रभारों को कम किया जाए।
- (v) यदि कोई पोतवणिक पीएसए एसआईसीएएल की सभी सेवाओं का उपयोग नहीं करता है तो लाभ पोतवणिक को प्रदान किया जाएगा।
- (vi) पोतवणिक अथवा उसके एजेंट को निःशुल्क पास दिए जाएंगे।
- (vii) पोतवणिक और पीएसए एसआईसीएएल के बीच विवादों की मध्यस्थता के लिए और कोई प्रावधान नहीं किया गया है।
- (viii) बर्थिंग के लिए पीएसए एसआईसीएएल द्वारा बिना बारी के कोई आवंटन नहीं किया जाएगा। जब बिना बारी के आवंटन किया गया तो सीवेज़ शिपिंग और पत्तन न्यास तथा सीएचपीटी के बीच एक मुकदमा आरंभ हो गया था।

7. उपलब्ध रिकार्डों, इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान एकत्र सूचना की समग्रता और समग्र रूप से ध्यान देने के आधार पर इस मामले से संबंधित मुद्दों का विश्लेषण किया गया है, जिनका इसके पश्चात् नीचे उल्लेख किया गया है:—

- (i) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि इस प्रस्ताव में सीएचपीटी की (संशोधन-पूर्व) दरें अपनाने का अनुरोध किया गया है। ये दरें विधिवत् रूप से अनुमोदित और अधिसूचित की गई थीं। इसलिए, सामान्यतया उन्हें अपनाने पर कोई आपत्ति नहीं होगी। तुलना करने पर यह दिखाई देता है कि प्रस्तावित दरें निकटवर्ती पत्तनों में लागू दरों और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) जैसे आधुनिक पत्तन की दरों के साथ तुलनीय हैं। कुछ प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित दरों की टीपीटी की दरों के साथ तुलना करने का अनुरोध किया है। ऐसी तुलना वैध नहीं हो सकती, क्योंकि उच्च प्रौद्योगिकी वाले पीएसए एसआईसीएएल कार्य-निष्पादन की टीपीटी के वस्तुतः बिना उपस्कर वाले कार्य-निष्पादन के साथ तुलना नहीं की जा सकती। फिर भी, कुछ मदों को छोड़कर टीपीटी दरों की तुलना में अन्य सभी में दरें कम हैं। इसे देखते हुए, इन दरों को अपनाने के प्रति कोई वैध आपत्ति नहीं बनती है। प्रसंगवश, 1992 के चेन्नई रूपया प्रशुल्क (बढ़ा हुआ)

परिदृश्य के आधार पर परियोजना आईआरआर और इक्विटी आईआरआर लगभग 9 प्रतिशत बैठता है, जिसे अधिक नहीं कहा जा सकता।

इस संदर्भ में, कार्यकुशलता संघटक को भी ध्यान में रखना है। आवेदक ने प्रतिघंटा 20 संचालनों के मानक निष्पादन को बनाए रखकर उच्च गुणवत्ता वाली सेवा प्रदान करने का आश्वासन दिया है। इसके प्रमुख भागीदार की अन्तर्राष्ट्रीय साख और सिद्ध-द्रैक रिकार्ड के साथ-साथ टर्मिनल पर उच्च प्रौद्योगिकी वाले उपस्कर की स्थापना उपलब्ध कराई जाने वाली सेवा के गुणवत्ता मानक की प्राप्ति को सुनिश्चित करती है।

- (ii) इस प्रस्ताव में, आवेदक ने भविष्य में प्रशुल्कों के संशोधन के लिए एक विशेष अनुसूची और पैटर्न की कल्पना की है। इस प्रारंभिक चरण में अपनाए जाने वाले प्रशुल्कों के अनुमोदन को आने वाली घटनाओं (सामना करने) का अनुमोदन नहीं माना जा सकता। इस प्राधिकरण के लिए पहले से ही यह विचार करना संभव नहीं है कि भविष्य के बारे में निर्धारण किया जाए। इस चरण में यही कहा जा सकता है कि यह प्राधिकरण प्रशुल्कों के (पुनः) समायोजनों के लिए कुछ रियायत के संबंध में आवेदक के अनुरोध को स्वीकार करेगा, जैसाकि एनएसआईसीटी के मामले में किया गया है।

- (iii) इस प्रस्ताव की सबसे महत्वपूर्ण विशेषता सभी प्रशुल्कों को डालर में मूल्यवर्गीत करने से संबंधित है।

इस प्राधिकरण का यह निरंतर मानना रहा है कि केवल पोत-संबद्ध प्रभार डालर-मूल्यवर्गित हो सकते हैं, कार्गो-संबद्ध प्रभारों को केवल रूप में मूल्यवर्गित किया जा सकता है।

किसी पोत के हैच के विस्तार के रूप में एक कंटेनर के संबंध में उभरे "कानूनी मामले" को देखते हुए सरकार ने मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) द्वारा डालर में मूल्यवर्गित किए जाने के लिए कंटेनर-प्रहस्तन से संबंधित कुछ मदों के लिए अनुमति प्रदान की थी। इनमें मुख्य रूप से भंडारण प्रभार, हैच कवर प्रभार, कंटेनर हटाने के प्रभार, नौभरण योजना प्रभार और कंटेनर कुली कार्य (अर्थात् माल का लदान/उतराई) प्रभार शामिल हैं। जबकि, इस कानूनी मामले की अवधारणा पर विवाद किया गया है, इसके संबंध में कोई निर्णय न होने तक इस व्यवस्था को एमबीपीटी में जारी रखने की अनुमति दी गई है।

एनएसआईसीटी के मामले में यही दृष्टिकोण अपनाया गया था। परन्तु, एनएसआईसीटी को एमबीपीटी के मॉडल का पूरा लाभ नहीं दिया जा सकता था, क्योंकि इसने जेएनपीटी के "बॉक्स दर" को अपनाने का विकल्प चुना था, जिसमें घाटशुल्क, दुलाई (रेलवे) इत्यादि जैसे कार्गो संबद्ध प्रभार संघटक शामिल हैं।

पीएसए एसआईसीएल का मामला इस प्रकार की जल्दबाजी से मुक्त है, क्योंकि सीएचपीटी (जिसकी दरें अपनाई गई हैं) ने ऐसी कोई बॉक्स दर लागू नहीं की है।

प्रशुल्कों का डालर में मूल्यवर्गीकरण इस आदेश की तारीख को प्रचलित सीमाशुल्क दर के संदर्भ में किया जाएगा।

इस संदर्भ में यह देखना होगा कि प्रशुल्कों के डालर मूल्यवर्गीकरण की मांग अन्ततः विनिमय दर घटबढ़ों के जोखिम को सरकार द्वारा समाहित करने से संबंधित है। इस सिद्धांत को अभी तक किसी भी क्षेत्र में और इस प्राधिकरण द्वारा भी स्वीकार नहीं किया गया है। हमारे विचार में यह विनिमय दर घटबढ़ों से संबंधित एक सामान्य व्यवसाय जोखिम है। देश संबंधी जोखिम कारकों और इन्हें बोली में शामिल करना एक सामान्य पद्धति है। विशेषकर, इस मामले में बोलियां रूप में अधिसूचित की गई थीं। प्रशुल्कों के डालर-मूल्यवर्गीकरण संबंधी अनुरोध का समर्थन करने के टीपीटी के प्रस्ताव को इस मामले में एक आश्वासन के रूप में उल्लिखित नहीं किया जा सकता। बोलीदाताओं को स्पष्ट परामर्श दिया गया था कि प्रशुल्कों को अन्तिम तौर पर प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाएगा। इसे देखते हुए प्राधिकरण इस मामले में अपने उल्लिखित दृष्टिकोण से पीछे नहीं हट सकता। किसी भी प्रकार का विचलन अन्यायपूर्ण होगा और इससे (परिहार्य) कानूनी समस्याएं भी उत्पन्न हो सकती हैं।

- (iv) इस बिंदु पर रॉयल्टी के मुद्दे का उल्लेख करना आवश्यक होगा। यद्यपि, रॉयल्टी से संबंधित मुद्दों के कारण प्रशुल्क संबंधी समस्याएं हैं। हमने इस संबंध में फिलहाल कोई हस्तक्षेप नहीं करना चाहा है, रॉयल्टी के मुद्दे को पत्तन न्यास और सरकार द्वारा निपटाए जाने के लिए छोड़ दिया गया है। इसे देखते हुए, डालर मूल्यवर्गीकरण संबंधी अनुरोध के टीपीटी के शर्ताधीन समर्थन के आलोक में हमारे लिए यह स्पष्ट करना आवश्यक होगा कि प्रशुल्कों के हमारे अनुमोदन को रॉयल्टी-संबद्ध मुद्दों के किसी अप्रत्यक्ष अनुमोदन से जोड़ने का अर्थ नहीं लगाया जा सकता। विशेषकर, रॉयल्टी के डालर-मूल्यवर्गीकरण से संबंधित टीपीटी की शर्त के संदर्भ में डालर में मूल्यवर्गित प्रशुल्कों पर आधारित वित्तीय विवरणों के प्रयोजनार्थ आवेदक द्वारा अपनाई गई परिवर्तन की पद्धति को हमारे द्वारा अनुमोदित नहीं माना जा सकता।

- (v) ऋण शोधन, इक्विटी शोधन और प्रवास संबंधी व्यय सामान्यतया ऐसी मदें हैं, जिन्हें परियाजनाओं के लिए विदेशी आवश्यकताओं का अनुमान लगाने के प्रयोजनार्थ हिसाब में लिया जाता है।

इस मामले में, ऋण शोधन के कारण ऐसी कोई आवश्यकता उत्पन्न होने वाली नहीं है, क्योंकि सभी ऋण रूपया ऋणों में है।

प्रवास संबंधी व्यय भी नाममात्र होते हैं। इस बिंदु पर हमारी पूछताछ के पश्चात इस आंकड़े में ऊर्ध्वगामी संशोधन से भी इस स्थिति में कोई विशेष परिवर्तन नहीं हुआ है। डालर में अर्जित किए जाने वाला राजस्व केवल एक मद, यथा कंटेनरों के भंडारण से संबंधित है, जोकि इस संबंध में आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त से भी अधिक है।

कुल इक्विटी का 62.5 प्रतिशत हिस्सा विदेशी मुद्रा का है, इसका परिशोधन विदेशी मुद्रा में किया जाना आवश्यक है। तथापि, रूपया शुल्क पर आधारित 30 वर्ष की रियायती अवधि में से 20 वर्ष के लिए कार्यचालन परिणाम (संभवतः अधिक रॉयल्टी का उल्लेख करने के कारण) हानि (कर-पश्चात) दर्शाते हैं। यथाप्रस्तावित अमरीकी डालर में प्रशुल्क के आधार पर भी 13 वर्ष के लिए कार्यचालन परिणाम हानि (कर-पश्चात) दर्शाते हैं। वे वर्ष जिनमें लाभ (कर-पश्चात) दर्शाया गया है केवल 10 प्रतिशत है, जिसे सांविधिक प्रारक्षित निधि के रूप में धारित दर्शाया गया

है और शेष को लाभांश के रूप में वितरित किया गया है। यह राशियां वर्ष 2003 में 245 मिलियन रूपए से वर्ष 2010 में 380 मिलियन रूपए के बीच हैं। यह इक्विटी पूंजी का लगभग 50-80 प्रतिशत बैठती है। इसलिए, इक्विटी शोधन संघटक गौण हो जाता है।

रूपया प्रशुल्क (बिना बढ़ा हुआ) परिदृश्य के आधार पर परियोजना आईआरआर और इक्विटी आईआरआर 25.32 प्रतिशत और 33.74 प्रतिशत परिकलित किए गए हैं, इसके साथ-साथ प्रस्तावित कुल रॉयल्टी भुगतानों के एनपीवी (16 प्रतिशत के छूट संघटक सहित) और रियायती अवधि के दौरान प्रहस्तन किए गए कुल द्यूज के आधार पर परिकलित 161/- रूपए प्रति द्यूज की एकसमान दर पर रॉयल्टी को भी शामिल किया गया है। यह केवल एक सैद्धांतिक परिकलन है, क्योंकि देय रॉयल्टी में वर्ष-प्रतिवर्ष 102/- रूपए से लेकर 5178/- रूपए प्रति द्यू परिवर्तन होता रहता है। उल्लिखित के अनुसार, जब अन्य लागतें और राजस्व स्थिर बने रहते हैं, वास्तविक रॉयल्टी भुगतानों के आधार पर परियोजना आईआरआर और इक्विटी आईआरआर नकारात्मक बन जाते हैं। यह स्थिति स्पष्टतः रॉयल्टी के कारण उत्पन्न होती है, क्योंकि शायद इसका उल्लेख किसी वैज्ञानिक आधार पर न होकर बल्कि वाणिज्यिक आधारों पर किया गया है।

प्रसंगवश, इक्विटी से संबंधित वास्तविक स्थिति निम्नवत देखी जा सकती है: उनके 1998-99 के वार्षिक लेखा से देखा जा सकता है कि प्राधिकृत इक्विटी पूंजी केवल 10 लाख रूपए है और प्रदत्त इक्विटी केवल 700/- रूपए है। 15.17 करोड़ रूपए की राशि इक्विटी पूंजी के विरुद्ध अग्रिम के रूप में धारित है। लगभग 15 करोड़ रूपए के कुल पूंजीगत परिव्यय में से 45 करोड़ रूपए वित्तीय विवरणों में दर्शाए गए के अनुसार वर्ष 1998, 1999 और 2000 के दौरान समान रूप में शामिल की जाने वाली इक्विटी द्वारा पूरे किए जाएंगे। इस विसंगति के बारे में पूछताछ करने पर पीएसए एसआईसीएल ने स्पष्ट किया है कि उनके बोर्ड ने सितंबर, 99 में प्राधिकृत इक्विटी पूंजी को 30 करोड़ रूपए तक बढ़ाने का अनुमोदन कर दिया है और 15 करोड़ रूपए की सीमा तक के शेषों का आबंटन करने के बारे में निर्णय दिसंबर, 1999 में किया जाएगा।

(vi) प्रशुल्क के डॉलर मूल्य वर्गीकरण के लिए आवेदक का मुख्य जोर उनकी ईपीसीजी वचनबद्धता के संदर्भ में है, जोकि 46,600,000/- अमरीकी डालर बैठती है। इस संदर्भ में निम्नलिखित मुद्दों को जानना तर्कसंगत होगा:-

- (क) वस्तुतः, ईपीसीजी आवेदक और वाणिज्य मंत्रालय के बीच का मामला है। यह प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा विचार किए जाने का मुद्दा नहीं बन सकता।
- (ख) ईपीसीजी वचनबद्धता को 5 वर्ष के भीतर पूरा किया जाना है। इस प्रकार की 5-वर्षीय वचनबद्धता 30-वर्षीय परिदृश्य में प्रशुल्क निर्धारण के लिए आधार नहीं बन सकती।
- (ग) पोतस्वामियों/एजेंटों/कंटेनर ऑपरेटरों से अर्जित कोई भी राजस्व देश के लिए विदेशी मुद्रा आय दर्शाता है। इसलिए, प्रशुल्क चाहे डालर-मूल्यवर्गित अथवा अन्यथा हो, इस प्रकार की आय को ईपीसीजी वचनबद्धता को पूरा करने के लिए गिना जा सकता है। दिलचस्प बात यह है कि दो मुख्य मदों - कंटेनर प्रहस्तन (कुली कार्य) और भंडारण से राजस्व आय - प्रथम 5-वर्षीय अवधि में अकेले ही कुल मिलाकर 116 करोड़ रूपए से अधिक बैठती है।

- (घ) यदि ईपीसीजी वचनबद्धता को किसी भी तरह पूरा नहीं किया जाता है और ईपीसीजी लाइसेंस के संदर्भ में जुर्माने का भुगतान करना पड़ सकता है, तो परियोजना आईआरआर और इक्विटी आईआरआर में लगभग केवल 0.50 प्रतिशत की कमी हो सकती है, जिसे इतना अधिक महत्वपूर्ण नहीं कहा जा सकता जैसा कि पूर्वानुमानित किया गया है।

दरों के मान (अर्थात् प्रशुल्क पुस्तक) में संशोधन

- (vii) (क) दरों के मान (आवेदक द्वारा कथित "प्रशुल्क पुस्तक") की प्रस्तावना में अनुबन्ध-1 के रूप में संलग्न है, 'पत्तन' की परिभाषा को टीपीटी को प्रेषित करने के लिए संशोधित किए जाने की आवश्यकता होगी। आवेदक के 'टर्मिनल' को तूतीकोरन कंटेनर टर्मिनल (टीसीटी) अभिप्रेत करने के लिए परिभाषित किया जा सकता है।
- (ख) "परिभाषाएं" से संबंधित भाग में मदों की क्रमसंख्या 1.5 और 1.6 पर गायब है। क्रमसंख्या को तदनुसार सही करने की आवश्यकता होगी।
- (viii) (क) टीपीटी यार्ड से आने वाले अथवा वहां जाने वाले कंटेनरों के संबंध में प्रावधान करने के लिए 'पोतांतरण कंटेनर' की परिभाषा को संशोधित करने की आवश्यकता होगी। दरों के मान में प्रस्तावित प्रविष्टि में टीसीटी अर्थात् आवेदक का 'टर्मिनल' में केवल प्रचालनों की परिकल्पना की गई है। परंतु, जेएनपीटी में एक ही पत्तन के भीतर दो टर्मिनलों के प्रचालन के अनुभव ने विशेषकर 'तटीय आगमान' अथवा 'तटीय प्रस्थान' के संदर्भ में कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल आवागमनों को ध्यान में रखने की आवश्यकता का पूर्वानुमान लगाया है। इस प्रत्याशित आकस्मिकता के परिणामस्वरूप प्रयोक्ता को प्रत्येक टर्मिनल पर अलग-अलग पूरे प्रभारों का भुगतान करना पड़ेगा, जब तक कि प्रयोक्ताओं पर दोहरे प्रभार को समाप्त करने के लिए दोनों टर्मिनल आपरेटरों द्वारा बाद में इस समस्या पर विचार नहीं किया जाता। ऐसा कोई कारण नहीं है कि टीपीटी में वर्तमान जैसी समान स्थिति में ऐसी कोई समस्या उत्पन्न नहीं होगी। इसे देखते हुए आवेदक के लिए ऐसी समस्या का सामना करने के लिए तैयार रहना आवश्यक होगा और कंटेनरों के ऐसे अंतर-टर्मिनल आवागमन के मामलों पर कार्रवाई करने के लिए 'पोतांतरण कंटेनर' की परिभाषा को संशोधित करने के लिए उपयुक्त कार्रवाई करनी होगी। आवेदक को टीपीटी के साथ विचार-विमर्श करके दरों के मान में शामिल करने हेतु इस संबंध में उपयुक्त फार्मूलेशन के साथ छह सप्ताह के भीतर संपर्क करना होगा।
- (ख) उपर्युक्त सुझाए गए संशोधन से 'ओवदन' से संबंधित भाग में प्रविष्टि 2.2, 2.3 और 2.4 के लिए निहितार्थ होंगे। जब भी परिभाषा संशोधित की जाती है, तब इन प्रविष्टियों को भी तदनुसार संशोधित करने की आवश्यकता होगी।
- (ग) 'पोतांतरण कंटेनर' के संदर्भ में 'तटीय पोत' को भी परिभाषित करना आवश्यक हो जाएगा। वर्तमान परिभाषा के अलावा, इस प्राधिकरण ने 'विदेश जाने वाले' से 'तटीय' पोतों में परिवर्तन के मामलों को शामिल करने के लिए कुछ विशेष फार्मूलेशन दिए थे। इन्हें टीपीटी

द्वारा अपने संशोधित दरों के मान में संतोषजनक रूप में शामिल किया गया है। आवेदक भी उन्हीं परिभाषाओं को अपनाएगा और उन्हें अपने दरों के मान में शामिल करेगा।

(ix) 'आवेदन' से संबंधित भाग में मद संख्या 2.4 के अंतर्गत आवश्यक समझी जाने वाली शर्तों में परिवर्तन करने के लिए पीएसए एसआईसीएल को विवेकाधिकार देने से संबंधित प्रविष्टि शामिल है। चूंकि, प्रशुल्क प्राधिकरण की सहमति के बिना ऐसे परिवर्तन संभव नहीं हैं, इसलिए इस प्रविष्टि को हटाए जाने की आवश्यकता होगी।

(x) जैसाकि कुछ प्रयोक्ताओं द्वारा आपत्ति की गई है कि दरों के मान में तटीय पोतों वाले कंटेनरों के लिए रूपया में प्रशुल्क की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। आवेदक ने इस टिप्पणी के साथ स्पष्टीकरण मांगा है कि तटीय पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क केवल पोत-संबद्ध प्रभारों के लिए तर्कसंगत है। जबकि वास्तव में ऐसा है, यह आपत्ति इस कारण भी वैध होगी कि कुछ कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप कंटेनर के पोत (विदेश जाने वाले) के हैच का विस्तार होने के कारण कानूनी मामले के आधार पर डालर मूल्यवर्गित प्रशुल्कों के लिए औचित्य सिद्ध करते हैं। अन्य शब्दों में, तटीय पोतों पर कंटेनरों के लिए कथित कानूनी मामला किसी भी तरह से लाभकारी नहीं हो सकता, क्योंकि तटीय पोत में विदेश जाने वाले पोत के हैच का कोई विस्तार नहीं हो सकता। इसलिए, इस प्राधिकरण की यह उल्लिखित स्थिति रही है कि किसी तटीय पोत पर पोतांतरण कंटेनर डालर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की ऐसी छूट के लिए पात्र नहीं होगा। इसे देखते हुए, दरों के मान के लिए तदनुरूपी प्रशुल्कों का प्रत्येक मद के लिए रूपया में उल्लेख करना आवश्यक होगा। यह आयात कंटेनरों पर "तटीय प्रस्थान" और निर्यात कंटेनरों के "तटीय आगमन" तथा सीधे तटीय यातायात के लिए तर्कसंगत होगा।

(xi) (क) दरों के मान में केवल एफसीएल कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रावधान किया गया है। ऐसा लगता है कि एफसीएल कंटेनरों को छोड़ दिया गया है। आवेदक ने इस विवरण के साथ स्थिति स्पष्ट करने को कहा है कि वे केवल "स्थानीय" और "पोतांतरण" कंटेनर के बीच अंतर करते हैं, सभी मामलों में कुली प्रभार संबंधी बिल परेषिती की बजाय कंटेनर आपरेटर को भेजे जाएंगे और इसलिए एलसीएल कंटेनरों का अलग से उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है। इस व्यवस्था के प्रचालनात्मक अनुभव पर एलसीएल परेषितियों के लिए इसकी कठिनाइयों को देखने के लिए ध्यान देने की आवश्यकता होगी।

इस संदर्भ में टीपीटी कंटेनर, टर्मिनल प्रचालन कार्य पीएसए एसआईसीएल को सौंप देगा और अंततः कंटेनर प्रहस्तन के कार्य से हट जाएगा। दूसरे शब्दों में, इस कार्य में कोई प्रतिस्पर्धा नहीं होगी। आवेदक के पास माल लादने/उतारने के लिए कोई सुविधा नहीं है, जिसका अर्थ होगा कि सीमाशुल्क जांच, माल लादने/उतारने के लिए स्थानीय एलसीएल कंटेनरों के सामने अतिरिक्त व्यय का आबंटन करने की समस्या आएगी। इसलिए, टीपीटी और आवेदक के लिए कोई एकीकृत व्यवस्था तैयार करना आवश्यक होगा और उसे दरों के मान में शामिल करना होगा।

- (ख) आवेदक द्वारा उल्लेख की गई अंतर की दो श्रेणियों को ध्यान में रखते हुए दरों के मान के लिए यह वांछनीय होगा कि एफसीएल अथवा एलसीएल का उल्लेख किए बिना केवल "स्थानीय" और "पोतांतरण" का ही उल्लेख किया जाए। तदनुसार, संबंधित प्रतिवष्टियों को संशोधित करने की आवश्यकता होगी।
- (xii) मद संख्या 1.2 के अन्तर्गत "कंटेनर प्रचालनों के लिए प्रभार" संबंधित खंड 'क' में प्रवेश निषेध (शट-आउट) प्रभार से संबंधित प्रविष्टि का लगता है कि स्पष्ट उल्लेख नहीं किया गया। इसे निम्नवत् दर्शाना उचित होगा:—
"मद संख्या 1.8 के अनुसार प्रवेश निषेध (शट-आउट) प्रभार लागू होगा,
- (क) यदि मूलतः नामित कैरियर की बर्थिंग के पश्चात कैरियर को बदल दिया जाता है, या
(ख) यदि पूर्ववर्ती पोत के बर्थ किए जाने के पश्चात अनुवर्ती पोत से नामांकन को पूर्ववर्ती पोत के लिए बदल दिया जाता है।"
- (xiii) "पोत के हैच कवरों के लिए प्रभार" से संबंधित मद संख्या 1.4 के अन्तर्गत कॉलम शीर्षक "खोलने और बंद करने के प्रत्येक प्रचालन" को "एक प्रचालन के लिए (खोलने और बंद करने, दोनों के लिए)" के रूप में बेहतर तरीके से व्यक्त किया जा सकता है।
इस प्रविष्टि के नीचे कोष्ठकों के भीतर एक 'टिप्पणी' रखी जा सकती है कि "केवल एक कार्य के लिए आधी दर लागू होगी।" यहां यह ध्यान देना होगा कि सीएचपीटी, जिसके मॉडल को आवेदक द्वारा अपनाया गया है, केवल "प्रति प्रचालन" प्रभार लगाता है। वास्तव में, संयुक्त सुनवाई में स्टीमर एजेंट्स संघ ने इस मुद्दे का जोर-शोर से प्रचार किया था।
- (xiv) "कंटेनर हटाने के लिए प्रभार" से संबंधित मद संख्या 1.5 के अन्तर्गत शीर्षक में 'पोत के भीतर' शब्दों को जोड़ना बेहतर होगा।
- (xv) "शट-आउट कंटेनरों के लिए प्रभार" से संबंधित मद संख्या 1.8 से संबंधित प्रविष्टि ख(ii) में ".....कंटेनर के पहली बार प्राप्त होने के समय से" शब्दों के स्थान पर ".....निःशुल्क अवधि के समाप्त होने के पश्चात....." शब्दों द्वारा प्रतिस्थापित करना आवश्यक होगा। संयुक्त सुनवाई के समय आवेदक द्वारा इस मुद्दे को स्वीकार कर लिया गया था।
- (xvi) मद संख्या 1.9 में "सीएफएस कंटेनरों के लिए प्रभार" का उल्लेख है। यह स्पष्ट नहीं है कि इस मद को क्यों शामिल किया गया है। क्योंकि स्थान की कमी के कारण आवेदक ने अपने यार्ड में ऐसे कार्यकलाप नहीं करने का निर्णय किया है। आगे यह भी स्पष्ट किया गया है कि "टीपीटी और सीमाशुल्क के साथ हुई सहमति के अनुसार पत्तन में माल लादने/उतारने की वर्तमान पद्धतियां जारी रहेंगी।" इन परिस्थितियों में, इस मद संख्या 1.9 को प्रशुल्क पुस्तक से हटाना आवश्यक होगा। यदि आवेदक जब भी सीएफएस प्रचालन आरंभ करने का निर्णय करता है तो इसे पुनः लागू किया जा सकता है।

(xvii) "घाटशुल्क के लिए प्रभार" से संबंधित मद संख्या 1.10 में उपर्युक्त मुद्दे (x) में उल्लिखित के अनुसार निम्नलिखित तीन पादटिप्पणियां शामिल करना आवश्यक होगा:—

- (क) "टिप्पणी 1 — सभी मामलों में कंटेनर में बंद कार्गो के लिए प्रभार रूपया में होगा।"
- (ख) "टिप्पणी 2 — 'विदेश से आगमन' और 'विदेश के लिए प्रस्थान' के मामलों में कंटेनरों के लिए प्रभार डालर में होगा।"
- (ग) "टिप्पणी 3 — 'तटीय आगमन' और 'तटीय प्रस्थान' के मामलों में कंटेनरों के लिए प्रभार रूपया में होगा।"

(xviii) मद संख्या 1.11 में नौभरण योजना, कंटेनरों को बांधने/खोलने और पर्यवेक्षण सेवाओं के प्रभारों को शामिल किया गया है। वस्तुतः, यह कोई टर्मिनल सेवा नहीं है। यह कार्य उचित रूप में पोत द्वारा किया जाना चाहिए। ऐसी सहमति के आधार पर कुछ प्रयोक्ताओं ने इस प्रविष्टि पर आपत्ति की है। परंतु, आवेदक ने इस प्रविष्टि को बनाए रखने के लिए निम्नवत तर्क दिया है:—

"हमारी प्रचालनात्मक प्रक्रियाएं हमारे ग्राहकों को उच्च स्तर की सेवा प्रदान करने के लिए पूर्णतया एकीकृत रूप में डिजाइन की गई हैं। यह उल्लेखनीय है कि हम वही कार्य हाथ में लेते हैं, जिनसे हम समग्र पोत के प्रचालनों को पूर्णतया एकीकृत और नियंत्रित कर सकें। यह टीपीटी के साथ हमारे लाइसेंस करार में उल्लिखित अनुसार उत्पादकता वचनबद्धताएं प्राप्त करने के लिए महत्वपूर्ण पूर्व-अपेक्षा है।"

"कंटेनरों के बांधने/खोलने के प्रचालन इस समय पोत द्वारा कुलियों की सेवाएं लेकर और नौभरण योजना निजी सर्वेक्षकों द्वारा की जाती है। ऐसे बहुपक्षीय प्रबंध टर्मिनल प्रचालनों के लिए शुभ संकेत नहीं हैं।"

हम देख रहे हैं कि इस बात में दम है। हमने विशेष रूप से नोट किया है कि टीपीटी में आजकल आ रहे पोतों के कर्मिंदल इस कार्य को नहीं कर रहे हैं, पोत आपरेटर अन्य तट आधारित पार्टियों द्वारा उपलब्ध कराई जा रही ऐसी सेवाओं के लिए भुगतान कर रहे हैं।

उपर्युक्त के आलोक में हम इस मद को निम्नलिखित दो शर्तों के अधीन अनुमोदित करते हैं:—

- (क) यह कार्य करने के लिए टर्मिनल आपरेटर को पोत द्वारा विशेष प्राधिकार दिया जाएगा।
- (ख) इस मद के नीचे एक 'टिप्पणी' होगी कि प्रयोक्ताओं को इस सेवा के लिए पोत अथवा किसी अन्य एजेंट को अलग से भुगतान नहीं करना पड़ेगा।

दरों के मान में इस प्रविष्टि को इन दो शर्तों को शामिल करने के लिए तदनुसार संशोधित किया जाएगा।

(xix) (क) "कंटेनरों के भंडारण प्रभार" से संबंधित मद संख्या 1.12 में उल्लेख किया गया है कि:—

"निशुल्क भंडारण अवधि पोत के अवतारण के पूरा होने के समय से आरंभ होगी"। अन्य प्रमुख पत्तनों में अनुभव से ऐसे प्रबंध को अव्यवहारिक पाया गया है। वे तदनुसार ऐसी स्थिति अपनाना चाहते हैं कि "निःशुल्क भंडारण अवधि प्रवेश करने के दिन के अगले दिन से आरंभ

हो जाएगी।" कुछ प्रयोक्ताओं ने इस प्रविष्टि में भी इसी प्रकार के संशोधन की मांग की है। आवेदक ने निम्नलिखित तथ्य के साथ इस प्रविष्टि को बनाए रखने का अनुरोध किया है:—

"हमारी उन्नत प्रौद्योगिकी सूचना प्रणालियों के साथ हम यार्ड में उनके रुकने के समय सहित सभी कंटेनरों के आवागमन पर नजर रखने के लिए सक्षम हैं। हमें विश्वास है कि निःशुल्क भंडारण अवधि का परिकलन करने की हमारी पद्धति से हमारे ग्राहकों को कोई असुविधा नहीं होगी।"

हमें इस बात में दम दिखाई देता है। तदनुसार, इस प्रविष्टि को ज्यों की त्यों बनाए रखा जा रहा है।

- (ख) यहां पर पुनः मद संख्या 1.8 के मामले में भाग (क) को यह उल्लेख करने के लिए संशोधित किए जाने की आवश्यकता होगी कि "यदि निःशुल्क भंडारण अवधि बढ़ जाती है तो भंडारण का किराया निःशुल्क अवधि के समाप्त होने के पश्चात् परिकलित किया जाएगा" संयुक्त सुनवाई में आवेदक द्वारा इस मुद्दे को स्वीकार कर लिया गया था।
- (ग) इस मद के भाग (ख) के अंतर्गत अवधियों के स्लैब को सूचीबद्ध करने में प्रथम स्लैब का "प्रथम पांच दिवस" ('प्रथम तीन दिवस' के स्थान पर) दर्शाया जाएगा और तत्पश्चात् दूसरा स्लैब "6 से 15 दिवस तक" ('अगले 4 से 15 दिवस तक' के स्थान पर) दर्शाया जाएगा। जैसाकि इस आदेश में बाद में दर्ज किया गया है कि यह मुद्दा संयुक्त सुनवाई में उठाया गया था। भांग यह थी कि दोनों यार्डों के लिए 5-दिवसीय निःशुल्क अवधि एकसमान रूप में निर्धारित होगी और यह कि सुविधा का अनुचित लाभ उठाने से रोकने के लिए निःशुल्क अवधि साथ-साथ चलेगी (और, निरंतर नहीं चलेगी)।
- (घ) इस मद के भाग (ख) के अंतर्गत सूचीबद्ध करने में अवधि के स्लैब में इसी प्रकार का संशोधन किया जाएगा।
- (ङ) इस मद के भाग (ख) के अंतर्गत मद संख्या 1.8 के मामले में भी इसी प्रकार का संशोधन करना अपेक्षित होगा। संबंधित प्रविष्टि को संशोधन पश्चात् इस प्रकार पढ़ा जाएगा कि "यदि निःशुल्क भंडारण अवधि बढ़ जाती है, तो भंडार का किराया लिफ्ट ऑन के समय से लेकर निःशुल्क अवधि की समाप्ति के समय तक के लिए परिकलित किया जाएगा।
- (च) पुनः इस मद के भाग (ग) के अंतर्गत उपर्युक्त (ख) के मामले में इसी प्रकार का संशोधन शामिल किया जाएगा।
- (छ) "पोतांतरण/पुनर्निर्यात वाले लदे हुए और खाली कंटेनर" से संबंधित इस मद के भाग (ग) के संदर्भ में कुछ प्रयोक्ताओं ने 30 दिवस की निःशुल्क अवधि की मांग की है। इस मांग को स्वीकार नहीं किया गया है, क्योंकि निकटवर्ती टीपीटी में केवल 15 दिवस की निःशुल्क अवधि प्रदान की गई है।

(X X) विभिन्न मदों के अंतर्गत मुद्रा मूल्यवर्ग निम्नलिखित होगा:—

- (क) प्रत्येक प्रविष्टि के सामने, 'तटीय' यातायात के प्रयोजनों के लिए रुपया मूल्यवर्ग भी होगा।
- (ख) मद संख्या 1.1 (क)(i) डालर मूल्यवर्ग में होगी।
- (ग) मद संख्या 1.1 (क)(ii) केवल रुपया मूल्यवर्ग में होगी।
- (घ) मद संख्या 1.1 (ख)(i) डालर मूल्यवर्ग में होगी।
- (ङ) मद संख्या 1.1 (ख)(ii) केवल रुपया मूल्यवर्ग में होगी।
- (च) मद संख्या 1.2 (क) और (ख) दोनों डालर मूल्यवर्ग में होंगी।
- (छ) मद संख्या 1.3 (क) और (ख) दोनों केवल रुपया मूल्यवर्ग में होंगी।
- (ज) मद संख्या 1.4 (क) और (ख) दोनों डालर मूल्यवर्ग में होंगी।
- (झ) मद संख्या 1.5 (क) और (ख) दोनों डालर मूल्यवर्ग में होंगी।
- (ञ) मद संख्या 1.6 केवल रुपया मूल्यवर्ग में होगी।
- (ट) मद संख्या 1.7 (क), (ख), (ग) और (घ) डालर मूल्यवर्ग में होंगी।
- (ठ) मद संख्या 1.8 (क) डालर मूल्यवर्ग में होगी।
- (ड) मद संख्या 1.10 (क) डालर मूल्यवर्ग में होगी।
- (ढ) मद संख्या 1.10 (ख) केवल रुपया मूल्यवर्ग में होगी।
- (ण) मद संख्या 1.12 (क), (ख) और (ग) डालर मूल्यवर्ग में होंगी।
- (त) मद संख्या 2.1 (क) से (झ) केवल रुपया मूल्यवर्ग में होगी।

8. प्रयोक्ताओं द्वारा अपनाए गए कुछ अन्य अधिक महत्वपूर्ण मुद्दों का समाधान किया जाना चाहिए जैसे कि:—

(i) टर्मिनल आपरेटरों को रियायत देनी चाहिए

यह टर्मिनल आपरेटर के विवेक पर है कि वह अपने दरों के मान में रियायतें शामिल करे। उसे ऐसा करने के लिए मजबूर नहीं किया जा सकता। मात्रा के लिए छूट देना एक स्वीकृत पद्धति है। ऐसा कोई कारण नहीं है कि इस मामले में टर्मिनल आपरेटर यातायात आकर्षित करने के लिए इस पद्धति का उपयोग नहीं करेगा। वस्तुतः पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रति कैलेंडर माह, प्रति कंटेनर आपरेटर के स्लैबों के प्रावधान में ऐसा उद्देश्य होने का संकेत है।

(ii) खाली और लदे हुए कंटेनरों की दरें एक समान नहीं होंगी

यह टिप्पणी पोतांतरण कंटेनरों के लिए केवल कुली कार्य के संबंध में वैध दिखाई देती है। इस संबंध में यदि खाली कंटेनरों पर प्रशुल्क कम करने के लिए दबाव है, तो टर्मिनल आपरेटर संभवतः लदे हुए कंटेनरों के लिए प्रशुल्क बढ़ाने के लिए हर तरह से इच्छुक होंगे। जैसाकि आईएनएसए द्वारा सही जोर डाला गया है कि ऐसे परिवर्तन से एफसीएल पोतांतरण कंटेनरों में यातायात

हतोत्साहित होगा, जोकि पत्तन के दीर्घावधि हित में नहीं हो सकता। विशेषकर, यहां प्रस्तावित व्यवस्था निकटवर्ती अन्य प्रमुख पत्तनों में अपनाए गए के अनुरूप है।

(iii) परेबिती को हुक प्वाइंट पर सीधे कंटेनर प्राप्त करने की सुविधा दी जाए
सर्वसम्मति से ऐसे प्रबंध से परेबिती के लिए प्रहस्तन की लागत कम हो जाएगी। परंतु, प्रचालन की दृष्टि से बर्थ में यह एक विकट समस्या बन जाएगी। टीपीटी भी ऐसे किसी प्रबंध का विरोध करता रहा है।

(iv) प्रतिस्पर्धी बने रहने के लिए टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों को एकसमान दर पर बनाए रखा जाए। इन्हें भारतीय रूपयों में वसूल किया जाएगा
कुछ किस्म के टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों के विनियमन के लिए कानून में प्रावधान है। परंतु, वस्तुतः कुछ पूर्व-शर्तों के पूरा न होने के कारण विनियमन लागू नहीं हुआ है। इस अपेक्षा पर ध्यान केवल ऐसे विनियमन के लागू होने पर ही दिया जा सकता है।

इस संदर्भ में यह उल्लेखनीय है कि सभी प्रशुल्क केवल रूपयों में ही वसूल किए जा रहे हैं। वस्तुतः टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार भी केवल रूपयों में मूल्यवर्गित किए गए हैं।

(v) पीएसए एसआईसीएल का एकाधिकार नहीं होगा
वस्तुतः, यद्यपि टीपीटी ने प्रस्तावित व्यवस्था में कंटेनर प्रहस्तन का कुछ कार्य अपने पास रखा है और कंटेनर यातायात अंततः पीएसए एसआईसीएल को सौंप दिया गया है। टीपीटी की ओर से पीएसए एसआईसीएल के लिए कोई प्रतिस्पर्धा होने की संभावना नहीं है। इसलिए, वास्तव में एकाधिकार वाली स्थिति की संभावना है। प्रशुल्क प्राधिकरण इस वास्तविक स्थिति को बदल नहीं सकता। हम केवल इसके शोषण के विरुद्ध रक्षा कर सकते हैं। इस दृष्टि से हम प्रभावित पक्षों से वास्तविक शिकायतें प्राप्त करेंगे।

(vi) वाहन पार्किंग के लिए प्रभार बहुत अधिक है
यह एक मामूली मद है। इसे अधिक ऊंचा स्पष्टतः पार्किंग द्वारा होने वाली भीड़भाड़ को रोकने के लिए रखा गया है। इसके पीछे राजस्व जुटाना उद्देश्य नहीं है। इसलिए, हम इस मामले में हस्तक्षेप करने के इच्छुक नहीं हैं।

(vii) मध्यस्थता के लिए कोई प्रावधान नहीं है
यह प्रशुल्क-संबद्ध मुद्दा नहीं है। इसलिए, प्राधिकरण अपने को इससे जोड़ना नहीं चाहेगा। इस मामले को टीपीटी और पीएसए एसआईसीएल द्वारा निपटाया जाना है।

- (viii) केवल 3 दिवस का निःशुल्क समय दिया गया है, जबकि टीपीटी 5 दिवस का निःशुल्क समय देता है। इस निर्धारण में एक समानता होगी। इसके अलावा, सुविधा का अनुचित लाभ उठाने को रोकने के लिए दोनों याडों में निःशुल्क अवधि साथ-साथ चलेगी (और, निरंतर नहीं चलेगी)

इस मुद्दे को अनेक प्रयोक्ताओं, विशेषकर एससीआई और सीएलएए द्वारा जोर-शोर से उठाया गया है। विशेषकर, टीपीटी ने इस मुद्दे को तीव्रता के साथ उठाया है।

टीपीटी ने तर्क दिया है कि चूंकि, दोनों ही यार्ड सुरक्षा दीवार के भीतर मेन लाइन में हैं, ऑपरेटर दोनों याडों के पूरे निःशुल्क समय का लाभ उठाने के लिए पत्तन यार्ड में माल लादने/उतारने के लिए कंटेनरों के रुकने के समय की योजना बना सकते हैं और कंटेनर किराया की बचत करने के लिए दोनों याडों में उनके रुकने को मॉनीटर कर सकते हैं, क्योंकि उनमें से यदि एक यार्ड सुरक्षा दीवार के भीतर होता तो उसके लिए उन्हें भुगतान करना पड़ता।

संयुक्त सुनवाई में, पीएसए एसआईसीएएल एक सहमत समाधान निकालने के लिए टीपीटी के साथ इस मामले पर आगे चर्चा करने के लिए सहमत हो गया था। दुर्भाग्यवश, ऐसा नहीं हुआ। अंततः, यह मुद्दा दोनों पक्षों द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा निर्णय करने के लिए छोड़ दिया गया है।

हमें निःशुल्क अवधि से संबंधित एकरूपता निर्धारित करने की मांग में दम दिखाई देता है। हमने निःशुल्क दिवसों की संख्या में वृद्धि करने के लिए प्रयोक्ताओं के निवेदन को नोट कर लिया है। हमने इस मामले में टर्मिनल आपरेटरों के समर्थन की इच्छा को भी देखा है। इस सब को देखते हुए और टीपीटी द्वारा उल्लिखित शोषण की संभावना को ध्यान में रखते हुए हमने निर्णय किया है कि दोनों याडों में निःशुल्क अवधि एकसमान रूप में '5-दिवसीय' होगी और निःशुल्क अवधियां साथ-साथ चलेगी (और, निरंतर नहीं चलेगी)।

इस निर्णय के अनुसार, टीपीटी को भी अपने दरों के मान में संबंधित मद में उपयुक्त संशोधन शामिल करने होंगे।

अनुसूची-1प्रस्तावना

यह मूल्य सूची तृतीकोरिन कंटेनर टर्मिनल द्वारा प्रदान की गई सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए पी एस ए एस आई सी ए एल टर्मिनल्स लिमिटेड को समय समय पर देय प्रभार निर्दिष्ट करती है ।

1 परिभाषाएं

1.1 "कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे भारवाही कंटेनर से है जो प्रचलित सभी संगत आई एस ओ मानकों का अनुपालन करता है । सामान्यतः यह मध्य में पुनः लदान के वगैर एक अथवा अधिक विधियों से माल की दुलाई आसान बनाने के लिए होता है, इसमें तत्काल हैंडलिंग के लिए यंत्र फिट होते हैं और इसकी अद्वितीय पहचान संख्या एवं चिह्न होते हैं ।

1.2 "निकटतम समय" का अभिप्राय न्यूनतम एक घंटे से है, एक घंटे के अतिरिक्त 30 मिनट से कम की अवधि पर प्रभारों की गणना के लिए विचार नहीं किया जाएगा जबकि पूरे एक घंटे के अतिरिक्त 30 मिनट अथवा उससे अधिक अवधि को अगला एक घंटा मान लिया जाएगा ।

1.3 'निकटतम टन' का अभिप्राय न्यूनतम एक टन से है पूरे एक टन के अतिरिक्त 0.5 टन से कम घनभार अथवा सकल भार (जो भी अधिक हो) पर प्रभारों की गणना के लिए विचार नहीं किया जाएगा जबकि पूरे एक टन के अतिरिक्त 0.5 टन अथवा अधिक भार को अगला टन मान लिया जाएगा ।

1.4 'प्रतिदिन' का अभिप्राय कैलेंडर दिन से है ।

1.5 'प्रतिपाली' का अभिप्राय प्रत्येक 8 घंटे की अवधि से है ।

1.6 'पत्तन' का अभिप्राय तृतीकोरिन पत्तन न्यास(टी पी टी) से है जबकि 'टर्मिनल' का अभिप्राय अब और इसके पश्चात् पी एस ए एस आई सी ए एल टर्मिनल्स लिमिटेड द्वारा परिचालित तृतीकोरिन कंटेनर टर्मिनल (टी सी टी)से है ।

1.7 'पी एस ए एस आई सी ए एल' का अभिप्राय भारत में निगमित पी एस ए एस आई सी ए एल टर्मिनल्स लिमिटेड, इसके उत्तराधिकारियों और इसके नियुक्त व्यक्तियों से है ।

1.8 'रीफर' का अभिप्राय माल की दुलाई में प्रयोजनार्थ किसी कंटेनर से है, जिसमें लिफ्ट रेफ्रिजरेशन उपकरण है ।

1.9 'टन' का अभिप्राय 1,000 किलोग्राम के एक मीट्रिक टन अथवा एक घनमीटर से है ।

1.10 'ट्रांशिपमेंट कंटेनर अथवा ट्रांशिपमेंट माल' का अभिप्राय जलयान से उतारे गए और ट्रांशिपमेंट सूची में धोषित दूसरे जलयान पर शिपमेंट के लिए पी एस ए एस आई सी ए एल की निगरानी में रखे गए कंटेनरों/ माल से है जिस पर ऐसे माल को अपनी निगरानी में रखने से पहले अथवा रखने के समय पी एस ए एस आई सी ए एल के पास रखे प्रत्येक कंटेनर/ पैकेज अथवा ऐसे माल से युक्त यूनिट पर अन्तिम गंतव्य पत्तन अंकित होता है ।

1.11 'तटीय जलयान' का अभिप्राय भारत में किसी पत्तन से भारत में किसी अन्य पत्तन के लिए समुद्र द्वारा माल की दुलाई में रत पोत अथवा स्टीमर से है ।

1.12 'विदेशी जलयान' का अभिप्राय भारत में किसी पत्तन और अन्य पत्तन के बीच अथवा भारत से बाहर पत्तनों के बीच व्यापार में लगे पोत अथवा स्टीमर से है ।

1.13 भारतीय ध्वज धारक किसी विदेशगामी जलयान को जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय प्रचालन हेतु परिवर्तित किया जा सकता है ।

1.14 विदेशी ध्वज धारक किसी विदेशी जलयान को नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय लाइसेंस के आधार पर तटीय प्रचालन हेतु परिवर्तित किया जा सकता है ।

1.15 ऐसे परिवर्तन के मामले में लदान पत्तन द्वारा जलयान पर तटीय माल की लदाई प्रारंभ होने के समय से तटीय दरें प्रभारित की जाएंगी ।

1.16 ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें तभी तक प्रभारित की जाएंगी जब तक जलयान उतराई प्रचालन पूरे करता है, उसके तत्काल पश्चात् उतराई पत्तनों द्वारा विदेशगामी दरें प्रभारित की जाएंगी ।

1.17 समर्पित भारतीय तटीय जलयानों के लिए जिनके पास नौवहन महानिदेशक का तटीय लाइसेंस है, तटीय दरों के लिए किसी अन्य दस्तावेज की पात्रता अपेक्षित नहीं होगी ।

2. अनुप्रयोग

2.1 पी एस ए एस आई सी ई एल अपने ग्राहकों अथवा ग्राहकों के प्रतिनिधियों से परिसर के प्रयोग, कार्यो अथवा उपकरण और प्रदत्त सेवाओं अथवा सुविधाओं के लिए

वसूल की जाने वाली दरों को निम्नलिखित खण्डों में वर्गीकृत किया जाता है :

खण्ड क - कंटेनर प्रचालन प्रभार

खण्ड ख - सामान्य सेवा प्रभार

2.2 एफ सी एल दरें लागू होंगी :

(क) जब भरा हुआ अथवा खाली कंटेनर जलयान से उतारा जाता है, टी सी टी से सीधे डिलीवर किया जाता है, अथवा दुलाई की जाती है और कंटेनर यार्ड में रख दिया जाता है और अंततः टी सी टी से डिलीवर कर दिया जाता है अथवा,

(ख) जब भरा हुआ अथवा खाली कंटेनर जलयान पर लादा जाता है अथवा (क) के विपरीत प्रचालन किए जाते हैं ।

2.3 ट्रांशिपमेंट दरें खाली अथवा लदे हुए उन कंटेनरों पर लागू होंगी जो निम्नलिखित शर्तें पूरी करते हैं :

(क) जब इसकी उतराई पी एस ए एस आई सी ए एल के परिसर में प्रथम वाहक से की जाती है और पी एस ए एस आई सी ए एल द्वारा इसे मूल स्थिति में ट्रांशिप किए जाने तक पी एस ए एस आई सी ए एल की अभिरक्षणा में रहता है ।

2.4 पुनः निर्यात कंटेनर दरें लदे हुए कंटेनर पर लागू होंगी जो निम्नलिखित शर्तें पूरी करता है :

(क) जब इसकी उतराई पी एस ए एस आई सी ए एल के परिसर में प्रथम वाहक से की जाती है और पुनः निर्यात के समय तक पी एस ए एस आई सी ए एल की निगरानी में रहता है ।

पुनः निर्यात कंटेनर सामान्य एफ सी एल कंटेनर दरों का भुगतान करेंगे किन्तु उन्हें वही निशुल्क मंडारण अवधि प्राप्त होगी जो ट्रांशिपमेंट कंटेनरों को प्राप्त है ।

3. सामान्य

3.1 जहां प्रभारों का भुगतान जलयान के एजेंट अथवा मालिक अथवा कंटेनर के एजेंट अथवा मालिक द्वारा किया जाता है, पी एस ए एस आई सी ए एल को नए एजेंट अथवा मालिक के नाम और पते सहित जलयान अथवा कंटेनर की एजेंसी अथवा स्वामित्व में किसी परिवर्तन की अग्रिम सूचना दी जाएगी । इस पैरा के प्रयोजन के लिए

एजेंसी में परिवर्तन पी एस ए एस आई सी ए एल को प्राप्त ऐसी अधिसूचना की तारीख से अथवा यदि पी एस ए एस आई सी ए एल को अग्रिम सूचना दी गई थी, तो ऐसी बाद की तारीख से प्रभावी होगा ।

3.2 कंटेनर अथवा माल के ठहरने की अवधि की गणना के लिए जलयान की उतराई पूरी होने के समय अथवा निर्यात कंटेनर अथवा माल की प्राप्ति के समय की गणना निकटतम पूरे घंटे के रूप में की जाएगी । उदाहरण के तौर पर 0705 बजे को 0800 बजे माना जाएगा ।

3.3 सभी दरें रूपए में उल्लिखित हैं जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो । डालर मूल्यवर्षों दरों को भारतीय रूपए में परिवर्तित करने के लिए 'संदर्भ दर' प्रचलित 'सीमा शुल्क विनिमय दर (आयात)' होगी । सभी प्रभार रूपए में देय होंगे ।

3.4 सामान्यतः लम्बाई में 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार लागू दर का 150 % होंगे । लम्बाई में 40 फुट से अधिक और 45 फुट तक के कंटेनरों के लिए प्रभार लागू प्रभारों का 200 % होंगे ।

3.5 कंटेनर अथवा गैर-कंटेनरीकृत माल जिसे क्वे क्रेन अथवा विशेष संयोजन युक्त स्थानांतरण उपस्कर स्प्रेडर अथवा हस्तचालित स्लिंग द्वारा ही हैंडल किया जा सकता है, लागू दरों का पांच गुणा प्रभारित किया जाएगा ।

4. नोट

4.1 महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश की तारीख को 'सीमा शुल्क विनिमय दर' (आयात) 43.55 रु० प्रति अमरीकी डालर है । तदनुसार, निविदा दस्तावेज दरें प्रदर्शित करने के लिए अमरीकी डालर ^{मूल्यवर्षों} प्रभार समायोजित किए गए हैं ।

खंड क

कंटेनर प्रचालन प्रभार

1.1 आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए नौभरण प्रभार

	विदेशी		तटीय	
	लंबाई में 20फुट से अनधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर (रुपए)
(क) भरा कंटेनर				
(i) क्यू सी प्रभार	17.22	25.83	750	1125
	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		
(ii) कंटेनर यार्ड से/ के लिए परिवहन और चढ़ाना/उतारना (रुपए)	625	940	625	940
(ख) खाली कंटेनर				
(i) क्यू सी प्रभार	17.22	25.83	750	1125
	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		
(ii) कंटेनर यार्ड से/के लिए परिवहन और चढ़ाना/उतारना (रुपए)	315	470	315	470

पी एस ए एस आई सी ए एल लदान के लिए निर्यात कंटेनर स्वीकार करेगा यदि ऐसे कंटेनर जलयान के बर्थ पर लगने से दो घंटे पहले टी सी टी को डिलीवर कर दिए जाते हैं ।

1.2 ट्रांशिपमेंट कंटेनरों के लिए नीमरण प्रभार

	द्विदेशी		तटीय	
	लंबाई में 20फुट से अनधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर
(क) उन कंटेनर प्रचालकों के लिए जिन्होंने प्रति केलेंडर माह 400 टी ई से अधिक भरे या खाली ट्रांशिपमेंट कंटेनर याना- न्तरित किए	18.71 अमरीकी डालर	28.01 अमरीकी डालर	815/-रुपए	1220/-रुपए
(ख) यदि प्रति केलेंडर माह 400 टी ई यू से कम यानान्तरित किए गए	37.31	56.03	1625/-रुपए	2440/-रुपए

किसी ट्रांशिपमेंट कंटेनर को भरने/ खाली करने के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन भेजा जाता है अथवा स्थानीय तौर पर डिलीवर किया जाता है, उससे स्थानीय कंटेनर दर प्रभारित की जाएगी।

मद 1.8 के अनुसार ~~शट-आउट~~ प्रभार लागू होंगे :

- (i) यदि वाहक मूलतः नामित वाहक को बर्थ पर लगाने के पश्चात् परिवर्तित किया जाता है, अथवा
- (ii) यदि पहले वाहक के बर्थ पर लगाने के पश्चात् नामांकन, बाद वाले वाहक से पहले वाहक में परिवर्तित किया जाता है।

1.3 लंबाई अथवा उत्तराई प्रभार

सभी स्थानीय कंटेनरों के लिए निम्नलिखित प्रभार लागू होंगे :

	विदेशी		तटीय	
	लंबाई में 20फुट से अनधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर (रुपए)
(क) स्थानांतरण क्रेन द्वारा				
(i) भरा कंटेनर	315	470	315	470
(ii) खाली कंटेनर	160	240	160	240
(ख) अन्य उपस्कर द्वारा				
(i) भरा कंटेनर	160	240	160	240
(ii) खाली कंटेनर	65	95	65	95

1.4 जलयान के हैच कवर के लिए प्रभार

	विदेशी	तटीय
	एक प्रचालन (प्रारंभिक और अंतिम दोनों)	एक प्रचालन (प्रारंभिक और अंतिम दोनों)
(क) मुहाने पर लैंडिंग हैच कवर के बिना	14.35 अमरीकी डालर	625/- रुपए
(ख) मुहाने पर लैंडिंग हैच कवर सहित	35.94 अमरीकी डालर	1565/- रुपए

यदि केवल एक ही कार्य है अर्थात् प्रारंभिक अथवा अंतिम प्रचालन है, तो आधी दर लागू होगी ।

1.5 जलयान के अंदर कंटेनर स्थानांतरण प्रभार

	<u>विदेशी</u>		<u>तटीय</u>	
	लंबाई में 20फुट से अनधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर (रुपए)
(क) उत्तारकर अथवा जलयान पर लादकर स्थानांतरित कंटेनर के लिए	25.83 अमरीकी डालर	38.81 अमरीकी डालर	1125	1690
(ख) उत्तारकर अथवा जलयान पर लादे बिना स्थानांतरित कंटेनर के लिए	8.61 अमरीकी डालर	12.97 अमरीकी डालर	375	565

1.6 अतिरिक्त संघलन प्रभार

	<u>विदेशी</u>		<u>तटीय</u>	
	लंबाई में 20फुट से अनधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर (रुपए)
(क) प्रति कंटेनर संघलन	500	750	500	750

1.7 रीफर कंटेनर और सेवाओं के लिए प्रभार

	<u>विदेशी</u>	<u>तटीय</u>
	प्रति कंटेनर	प्रति कंटेनर
(क) यात्रा पूर्व निरीक्षण (विद्युत आपूर्ति सहित)	32.15 अमरीकी डालर	1400/- रुपए

सेवाओं का	विदेशी	तटीय
	प्रति कंटेनर	प्रति कंटेनर
(ख) जलयान पर संयोजन अथवा वियोजन	2.30 अमरीकी डालर	100/- रुपए
(ग) विद्युत आपूर्ति (रीफर यार्ड में संयोजन और वियोजन, मानीटरिंग)		
(i) लंबाई में 20 फुट से अनधिक	5.17 अमरीकी डालर	225 /= रुपए
(ii) लंबाई में 20 फुट से अधिक	6.89 अमरीकी डालर	300/- रुपए
(घ) कंटेनर की सफाई		
(i) लंबाई में 20 फुट से अनधिक	1.50 अमरीकी डालर	65 /= रुपए
(ii) लंबाई में 20 फुट से अधिक	2.99 अमरीकी डालर	130 /= रुपए

शट-आउट

1.8 * कंटेनरों के लिए प्रभार

(क) यदि आयात कंटेनर अथवा ट्रांशिपमेंट कंटेनर अथवा पुनः निर्यात कंटेनर को शट-आउट किया जाता है और बाद में टी सी टी से डिलीवर कर दिया जाता है, तो निम्नलिखित दरें लागू होंगी :

विदेशी		तटीय	
लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अधिक बड़े कंटेनर
22.97	45.92	1000 (रुपए)	2000 (रुपए)
अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		

शट-आउट फीमा

(ख) यदि कोई कंटेनर किसी जलयान द्वारा \angle जाता है और बाद में अन्य जलयान द्वारा उसकी ढुलाई की जाती है तो ~~कुली~~ प्रभार के अतिरिक्त :

- (i) उपर्युक्त मद (क) के अनुसार प्रभार भी लागू होंगे ।
 (ii) मद 1.11 के अनुसार कंटेनर पहले प्राप्त होने के समय से कंटेनर को निशुल्क भंडारण सुविधा दी जाएगी । यदि निशुल्क भंडारण अवधि का अतिक्रमण होता है तो कंटेनर को उठाने के समय तक निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् किराए की गणना की जाएगी।

1.9 घाट प्रभार

	<u>विवेशी</u>		<u>तटीय</u>	
	लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20 फुट से अधिक बड़े कंटेनर (रुपए)
(क) प्रति कंटेनर	0.92	1.38	40	60
	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		
(ख) प्रति कंटेनरीकृत कागों	500 (रुपए)	750 (रुपए)	500	750

नोट 1 - सभी मामलों में कंटेनरीकृत कागों के प्रभार रूपए में होंगे ।

नोट 2 - 'विदेश से आगमन' और 'विदेश के लिए प्रस्थान' के मामलों में कंटेनर प्रभार डालर में होंगे ।

नोट 3 - 'तटीय आगमन' और 'तटीय प्रस्थान' के मामले में कंटेनर प्रभार रूपए में होंगे ।

1.10 भरण योजना, कंटेनरों को बांधने/खोलने और पर्यवेक्षण सेवाओं के लिए प्रभार

	<u>विवेशी</u>	<u>तटीय</u>
(क) प्रति कंटेनर	8.04 अमरीकी डालर	350/- रूपए

उपर्युक्त प्रभार जलयान पर स्थानांतरित कंटेनरों पर भी लागू होंगे ।

जलयान प्रचालक टी सी टी को उपर्युक्त सेवाओं के लिए अधिकृत करेगा । इन सेवाओं के प्रयोक्ता को टी सी टी से भिन्न किसी अन्य पक्षकार को भुगतान करना आवश्यक नहीं है ।

1.11 कंटेनरों के लिए मण्डारण प्रभार

(क) लदे हुए और खाली आयात टैंकर

निशुल्क मण्डारण अवधि जलयान की उतराई पूरी होने के समय से शुरू होगी। यदि निशुल्क मंडारण अवधि का अतिक्रमण हो जाता है तो डिलीवरी के समय तक जलयान की निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् मंडार किराए की गणना की जाएगी। इन प्रभारों की गणना 24 घंटे के आधार पर की जाएगी।

	विदेशी		तटीय	
	लंबाई में 20फुट से अनधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर (रुपए)
(i) प्रथम 5 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii) 6 से 15 दिन	0.75	1.15	32.66	50.08
	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		
(iii) 16 से 22 दिन	3.00	5.80	130.65	252.59
	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		
(iv) 22 दिन से अधिक	5.80	11.0	252.59	479.05
	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		

(ख) लदे हुए और खाली निर्यात कंटेनर

निशुल्क भण्डारण अवधि ऐसे कंटेनर के प्राप्त होने के समय से शुरू होगी। यदि निशुल्क भण्डारण अवधि का अतिक्रमण हो जाता है तो जलयान के बर्थ समय तक निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् भंडार किराए की गणना की जाएगी। इन प्रभारों की गणना 24 घंटे के आधार पर की जाएगी।

	विदेशी		तटीय	
	लंबाई में 20फुट से अनधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर (रुपए)
(i) प्रथम 5 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii) 6 से 15 दिन	0.75	1.15	32.66	50.08
	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		
(iii) 16 से 22 दिन	3.00	5.80	130.65	252.59
	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		
(iv) 22 दिन से अधिक	5.80	11.0	252.59	479.05
	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		

(ग) लदे हुए और खाली आयात कंटेनरों की ट्रांशिपमेंट/पुनः निर्यात

निशुल्क भण्डारण अवधि दूसरे वाहक के बर्थ समय से प्रथम जलयान की उतराई पूरी होने के समय से शुरू होगी। यदि निशुल्क भण्डारण अवधि का अतिक्रमण हो जाता है तो उठाने के समय से निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् भंडार किराए की गणना की जाएगी। इन प्रभारों की गणना 24 घंटे के आधार पर की जाएगी।

	विदेशी		तटीय	
	लंबाई में 20फुट से अनधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अनधिक बड़े कंटेनर (रुपए)	लंबाई में 20फुट से अधिक बड़े कंटेनर (रुपए)
(i) प्रथम 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii) 16 से 30 दिन	4.00	6.00	174.2	261.3
	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		
(iii) 30 दिन से अधिक	6.00	8.00	261.3	217.75
	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर		

सामान्य सेवा प्रभार

2.1 प्रशासनिक शुल्क

निम्नलिखित के लिए प्रशासनिक शुल्क प्रभारित किए जाएंगे :

	(रुपए)
(क) फिल्मांकन और फोटोग्राफी प्रतिदिन	10000
(ख) आयातित/निर्यातित माल की प्रतिदिन फोटोग्राफी	500
(ग) कर्मिंदल और अन्य व्यक्तियों की प्रतिदिन फोटोग्राफी	250
(घ) वीडियोग्राफी (प्रचालन कार्यों से संबंधित)	3000
(ङ) वाहन प्रवेश पास आवेदन	100
(च) आगंतुक प्रवेश पास आवेदन	50
(छ) आगंतुक प्रवेश पास का नवीकरण	50
(ज) अस्थायी पास आवेदन	15
(झ) रात भर के लिए वाहन पार्किंग	125

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[A/III/IV/असाधारण/143/99]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 28th December, 1999

No. TAMP/90/99-TPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby fixes the Scale of Rates for the Tuticorin Container Terminal operated by the PSA SICAL Terminals Limited as in the Order appended hereto.

Case No.TAMP/90/99-TPT**THE PSA SICAL TERMINALS LIMITED**

...

APPLICANT**ORDER**

(Passed on this 8th day of December 1999)

The PSA SICAL Terminals Limited has submitted a proposal for fixation of tariff for their Container Terminal at the Tuticorin Port Trust (TPT). This case relates to their proposal.

2.1. The Tuticorin Container Terminal operated by the PSA SICAL Terminals Limited has an operations and maintenance contract with the TPT on BOT basis for 30 years. The terminal is reported to be ready to commence operations in December 99. Modifications work on the berth and the standing yard, and construction of an Administrative Building have been completed. The terminal has also received and installed two Quay Cranes and four Rubber-Tyred Gantry Cranes.

2.2. The PSA SICAL Terminals Limited has requested for approval of the Tariff in US Dollar denomination. It has been stated that they have proposed the ~~existing~~ Chennai Port Trust (CHPT) Scale of Rates (valid from 1992). The charges at this Terminal, it has been claimed, will be the lowest among the Chennai, Cochin and Tuticorin Ports. The Applicant company has also stated that its aim is to deliver higher productivity to their customers at the lowest possible price.

2.3. It has further been stated that its major capital cost is inevitable as its licence agreement requires import of at least six new container-handling equipment. The import duty of 53.82% will further increase the cost by a significant quantum. The cost of equipment forms a majority of the project capital expenditure.

2.4. The PSA SICAL Terminals Limited has further reported that it has been successful in obtaining the Export Promotion of Capital Goods (EPCG) Licence and, consequently, the import duties have been reduced to 11%. The reduced import duties have enabled it to reduce the project cost substantially. The terms of the EPCG licence require it to earn in US dollars, within five years from the date of issue of the EPCG licence, an amount equivalent to 4 times the CIF value of the imported equipment. Failing this, a penalty charge will be imposed which amounts to the duty saved plus a 24% interest rate thereon. The applicant has requested that, in order to avoid this penalty, the proposed tariff rates be denominated in US dollar as the existing practice of some Major

Ports to charge only storage charges and vessel hatches in US dollars is insufficient to meet the EPCG condition. It has also pointed out that the TPT supports US dollar denominated tariff. According to the Applicant, this will have no adverse impact on Customers, Shippers, Consignees and the economy of India.

2.5. Stating that the proposed tariff structure is based on certain assumptions which will undergo changes as it gains some operating experience, this Authority has been requested to extend the same flexibility for the adjustment of tariff as has been done in the case of the Nhava Sheva International Container Terminal (NSICT).

3. The proposal was preliminarily examined by the Authority with reference to which examination appropriate corrections were made by the Applicant.

4. In accordance with our established procedure, this (amended) proposal was circulated for comments to the Tuticorin Port Trust (TPT), the Tuticorin Chamber of Commerce and Industry (TCCI), the Shipping Corporation of India (SCI), the Indian National Shipowners' Association (INSA), the Container Shipping Lines Association (CSLA), the Tuticorin Stevedores' Association, the Tuticorin Steamer Agents' Association, the Customs Licenced Agents' Association, and the Tuticorin Port Handling Agents' Association.

5.1. The important points raised by the above organisations in their comments are summarised below:

The Tuticorin Steamer Agents' Association:

- (i). Container Handling charges shall be collected in Indian Rupees only and not in Dollar Terms.
- (ii). The PSA SICAL container handling charges shall be at par with the present handling charges at the TPT. The proposed rate is much higher than the TPT rate.
- (iii). The proposed rate is for delivery at the TCT only. Further additional charges will therefore have to be incurred to move the container to CY or vice versa. If these charges are taken into account, the proposed handling charges will be very high.
- (iv). Proposed lashing / unlashng / stowage planning and supervision charges are to be eliminated in the tariff.
- (v). For opening / closing Hatch Covers to be fixed as USD 75 (maximum) per vessel.

The Shipping Corporation of India:

- (i). The proposed rates are very high (almost 100% more) as compared to existing Tuticorin Terminal Tariff.
- (ii). Stevedoring charges at the TPT is presently Rs.375 / Rs.650 for 20' / 40' containers whereas as the proposed tariff is Rs.750 / Rs.1125 respectively.
- (iii). The PSA SICAL Terminals Limited have formulated their tariff for transshipment containers on the basis of slabs of 400 TEUs per calendar month, per container operator. This aspect may be revised and reduced to 200 TEUs per calendar month per operator for attracting more traffic.
- (iv). Proposed rates for loaded as well as empty container are same. As per international norms the rates for 20' / 40' empty containers are only 40-50% of a 20' / 40' loaded container.
- (v). The PSA SICAL must allow facility to the exporters / importers to receive their containers directly at hook point and transport them from the port to private CFSs / factory premises.
- (vi). Container related and handling charge including ground rent shall be charged in Indian rupees.
- (vii). The proposed tariff does not contain a coastal tariff for containers forwarded from / to other Indian Ports as transshipment hub Ports. It is proposed that a Coastal Tariff for containers to be introduced.
- (viii). The approved tariff may be valid for a minimum period of 3-5 years.

The Customs Licenced Agents' Association:

- (i). They shall be taken into confidence to avoid imposing the rates and operational terms at Terminal, etc., at the last minute.
- (ii). Since the trade is under recession any extra cost cannot be absorbed by the trade. Therefore to take all steps to maintain the present prevailing rates for the Cargo Related Charges.
- (iii). The beneficiaries of this terminal will be the feeder operators, MLO who will be saving quite a lot. This should be taken into consideration while fixing the rates.
- (iv). Ensure that the Terminal Handling Charges is maintained at the same rates in order to be competitive with the neighbouring Ports. This shall be collected in Indian Rupee only.

- (v). Cut of time - Commencement of loading for feeder vessels.
- Commencement of discharge for main line vessels.
- (vi). Free days - 10 working days for export and import.
- (vii). Credit facility to be considered.
- (viii). Volume / Group discount to be given.
- (ix). Period for which the agreed rate will be valid.

The Container Shipping Lines Association:

- (i). The tariff proposed represents a substantial cost increase as compared to present levels and recognise that the PSA SICAL will doubtless bring / warrant some productivity increase. However, the charge proposed seems unnecessarily steep.
- (ii). The logic supporting a change to a dollar based tariff is unclear. This needs to be expressed more clearly as this is a fundamental change in current practice.
- (iii). In the event that the Government of India rules that a dollar based tariff be allowed, then the Lines **must** reserve the right to charge THCs to the trade in the same currency as they cannot accept the financial risks involved if they are not allowed this right.
- (iv). The proposed ground rent charges are too high, being apparently based upon a scale of rates in Chennai which are currently under litigation. This comparison would therefore appear to be misleading.

The Tuticorin Port Trust:

- (i). The proposed tariff is more or less the same as that of the tariff given by the Port Trust in the Bid document. Hence there is no objection to the proposed tariff.
- (ii). The TPT strongly opposes any reduction of the proposed tariff due to the following reasons:-
 - (a). The pre-revised tariff of the TPT are higher, only in the following items:
 - (i). 1.3 (b) – Lift on or Lift off charges by other equipments.
 - (ii). 1.10 – wharfage Empty Containers 20' and 40'.
 - (iii). Storage Charges – 2nd slab for 20'.

- (b). If the pricing is made on the basis of the cost, efficiency and estimated traffic, the tariff should be three times more than the tariff proposed. The PSA SICAL has shown a good gesture to the trade by proposing the tariff on the principle of "what the trade can bear". Any reduction shall be detrimental to the interest of the PSA SICAL and the Port Trust.
- (c). The proposed tariff is a competitive one in comparison with the neighbouring Ports of Cochin and Chennai.
- (iii). The TPT has no objection to fix the terminal handling tariff in US dollar, subject to the fixation of royalty also in US dollar in the same exchange rate.
- (iv). The TPT allows five days' free time for storage at the container yard. The PSA SICAL proposes to provide three days free time. Since both the yards are inside the security wall in the main line operators can plan the dwell time of the containers intended for stuffing / de-stuffing in the Port yard to enjoy the free time of both yards in full and monitor their stay in both the yards to evade the container rentals what they would have paid had there been one yard inside the security wall. It will, therefore, be necessary to issue orders to the effect that dwell time inside the security wall shall be considered in total. For example, a container landed on 1st of a month in the BOT Berth, coming to Port Yard after 5 days, shall not avail any free time in the Port Yard and it will be charged rent at rates specified in the appropriate slab considering the total dwell time inside the security wall.

5.2. The comments received from the above organisations were sent to the PSA SICAL Terminals Limited by way of feed-back information.

6.1. A joint hearing in the case was held on 15 November 99 at the TPT. During the course of the joint hearing the following submissions were made:-

Tuticorin Port Trust:

- (i). The TPT strongly opposes any reduction in the tariff.
- (ii). 'Cost plus' can be an approach.
- (iii). 'What cargo can bear' cannot be the only factor. There has to be a balancing.
- (iv). The TPT has asked for a 25% increase of tariff whereas the CHPT has asked for a 40% increase in container charges.

- (v). There is no need to dollarise. There can always be a revision if the exchange rate fluctuates beyond a certain level.
- (vi). There is a need to introduce uniform 'free days' between the Ports. This may take time. In the meanwhile, at least treat the TPT and the PSA as one unit. Introduce uniformity in free time.
- (vii). Direct delivery at hook point is not desirable. This will cause confusion.

The Shipping Corporation of India :

- (i). Peg PSA SICAL rate at current TPT rates.
- (ii). Different charges may be levied for empty and loaded containers.
- (iii). PSA SICAL shall not become a monopoly. Guard against this.
- (iv). Direct delivery at hook point will avoid costs of travel to Container Yard, etc.
- (v). THC is already high. If it is dollarised, it will become higher.
- (vi). Free period for ground rent is only 3 days which is inadequate. Raise it to 5 or 7 days.
- (vii). Transshipment containers normally are allowed 30 days period of stay. Provide accordingly.
- (viii). Introduce coastal rates.
- (ix). Two years cycle and initial flexibility are agreeable.

Tuticorin Steamer Agents' Association :

- (i). Proposed rates are very high. Reduce them and make them competitive.
- (ii). Eliminate lashing / unlashng charge.
- (iii). Peg charge at US \$ 75 for Hatch Cover operations as is done elsewhere.
- (iv). Full convertibility of dollar will be allowed soon. So there will be no problem for PSA SICAL.

The Customs Licensed Agents' Association:

- (i). The operation is not clear. Details must be spell out.

- (ii). EPCG are for 5 years. What will happen after 5 years? Will the dollarisation be dropped? Will rates go down?
- (iii). How often and on what basis will rates be revised? If exchange rate fluctuates, at what level will rates be revised?
- (iv). PSA can compare with COPT or CHPT. But PSA has no labour problem. They must take this into account separately.
- (v). Why only 3 days free days? TPT gives 5 days. Give 5 'working' free days. If not cleared within 3 days ground rent will apply from day one. This is too harsh.
- (vi). Empty containers rate must be revised.
- (vii). PSA does not allow stuffing / de-stuffing in their yard. This will mean one extra 'lift on' / transportation / 'lift off' (coasting about Rs.1,000) for cargo. This must be noted.
- (ix). Charge for vehicle parking is too high.

Tuticorin Port Handling Agents' Association:

PSA must clearly cover vehicle entry, miscellaneous charges, etc.

Tuticorin Stevedores Association:

- (i). Handling charges for empty and laden containers must be different. We differentiate. Why can they not?
- (ii). There will be no traffic for our labour pool now. PSA must pay some royalty by way of compensation.

6.2. After the joint hearing, comments on the PSA SICAL proposal have been received from the INSA, Maersk India Limited, and the TCCI, which are also summarised below:

Indian National Shipowners' Association:

- (i). The rates proposed are excessive being 100% more than the existing Tuticorin rates. Charges for container handling, stevedoring, transportation, and storage are double the existing Tuticorin tariff.
- (ii). Suitable provision is required to be made for stowage planning, unlashng etc. to be charged from one vessel only when transshipment is involved and when two vessels are at different terminals. They will prefer such charges to be levied per container and collected directly from the container operators. If PSA SICAL or other Terminal Operators prefer to charge from

vessel operators, then it shall be from the onward carrier only. There shall be no additional charge for moving the containers from one berth to another in case of transshipment container between ships at different terminals. The two terminals must share the 'one' rate collected.

- (iii). Free days provided for transshipment containers shall be a minimum of 31 days as in other Ports in India. PSA SICAL has not provided any concessional tariff for movement of coastal container.
- (iv). Container related charges and THC including ground rent shall be in Indian rupees.
- (v). PSA SICAL has not provided option to take direct delivery of containers for their private CFS. This is often considered necessary for hazardous cargoes.
- (vi). PSA SICAL has formulated its tariff for transshipment containers on the basis of slabs of 400 TEUs per calendar month per container operator. This is very high and 200 containers may be appropriate.
- (vii). International norms provide a lower tariff for empties, whereas, PSA SICAL provided the same rate for loaded and empty containers. Rate for empties shall be 50% lower than full container.
- (viii). The tariff shall have a validity for 3-4 years, for which there appears to be no provision.

MAERSK India Limited:

- (i). No objection if rates for hatch covers, re-stows on board vessel, and dwell time charges for containers are denominated in US dollars. Denominating all other cargo-related charges in US dollars will be a "legal fiction" and such charge must be denominated in Indian rupees. This was a bid condition relating to tariff their currency of denomination.
- (ii). The total cost of equipment working out to approximately 14.8 million. Customs duty at 11% under the EPCG scheme works out to 1.628 million.
- (iii). USD denominated revenues with reference to container storage charges, hatch covers and dwell time charges are sufficient to cover PSA SICAL needs.
- (iv). Bid condition specified that PSA SICAL may charge lower but shall not exceed the maximum rates as approved by the

Government Tariff Regulatory Authority. If PSA SICAL charge US dollar denominated tariff the net rupee equivalent charged will be higher and contravene the terms and conditions under which this contract was awarded (in December 1997 Rs.39.19 = 1 USD and in November 1999 Rs.43.44 = 1 USD, thus PSA SICAL will benefit by 10.74% increase if rates are notified in US dollars).

Tuticorin Chamber of Commerce and Industry:

- (i). In India we go by the basket of currencies and not by US dollars link alone after the Rupee was delinked from Pound long years back. To insist on dollar payment is to reverse the existing policy and hence payment in terms of rupee alone is sought.
- (ii). There cannot be uniform rates both for loaded containers and empty containers.
- (iii). The container operations charges will have to made uniform as ultimately it will fall on the shipper.
- (iv). The Stevedores charges and Lift On or Lift Off charges for empty containers has to be lowered.
- (v). If the shippers is not utilising all the services of PSA SICAL, the benefit shall be passed on to the shipper.
- (vi). The shipper or his agent shall be given free passes.
- (vii). No provision is made for arbitration for the disputes between shipper and PSA SICAL.
- (viii). There shall be no out of turn allotment by SICAL for berthing. A litigation erupted between Seaways Shipping and the Port Trust and the CHPT when out of turn allotment was made.

7. Based on the records available, the totality of information collected during the proceedings of this case, and on a collective application of mind, the issues relevant to this case are analysed as set out hereinafter:

- (i). As earlier stated, the proposal seeks to adopt the (pre-revised) CHPT rates. These rates were duly approved and notified. Ordinarily, therefore, there shall be no objection to their adoption. And, a comparison shows that the rates proposed compare well with the rates prevalent in other nearby ports as also with the rates of a modern port like the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT). Some of the users have sought to compare the proposed rates with the TPT rates. Such comparison may not be valid because hi-tech PSA SICAL performance cannot be compared with a virtually no-equipment performance of the TPT. Nevertheless, even with reference to the TPT rates, except for a

few items, the rates in all the others are lower. That being so, there can be no valid objection to adoption of the rates. Incidentally, the Project IRR and equity IRR based on the 1992-Chennai rupee tariff (escalated) scenario is around 9% which cannot be said to be excessive.

In this context, the efficiency factor has also to be taken into account. The Applicant has assured to provide high quality service by maintaining a performance standard of 20 moves per hour. The international standing and the proven track record of its Principal Partner as also the hi-tech equipment installed at the Terminal assure one of realisation of the quality standard of the service to be provided.

- (ii). In the proposal, the Applicant has assumed a particular schedule and pattern of revision of tariffs in future. Approval of the tariffs to be adopted at this initial phase cannot be taken to be approval of the events (envisaged) to follow. It is not possible for this Authority to look ahead that long to give futuristic prescriptions. All that can be stated at this stage is that this Authority will grant the request of the Applicant for the same flexibility for (re)adjustments of tariffs as has been done in the case of the NSICT.
- (iii). The most important feature of the proposal is about denomination of all the tariffs in dollar terms. It has been the constant stand of this Authority that only vessel-related charges can be dollar-denominated; cargo-related charges can only be denominated in rupee terms.

Taking note of the 'legal fiction' evolved about a container being an extension of the hatch of a vessel, some items relating to container-handling were allowed by the Government to be denominated by the Mumbai Port Trust (MBPT) in dollar terms. These are, in the main, storage charges, hatch cover charges, container shifting charges, stowage planning charges, and container stevedoring (i.e., loading/unloading) charges. While the concept of this legal fiction has been contested, in the absence of any decision to the contrary, this arrangement has been allowed to continue at the MBPT.

The same approach was adopted in the case of the NSICT. But, the NSICT could not be given the full advantage of the MBPT model as it chose to adopt the JNPT's 'box rate' which incorporated elements of cargo-related charge like wharfage, (railway) haulage, etc.

The case of PSA SICAL is free of such hassles as the CHPT (whose rates have been adopted) has not introduced any such box rate.

The denomination of tariffs in dollar terms shall be done with reference to the 'Customs Rate' prevailing on the date of this order.

It has to be recognised in this context that the demand for dollar-denomination of tariffs virtually amounts to requiring the Government to absorb the risk of exchange rate fluctuations. This principle has not been accepted so far in any sector, at any rate not by this Authority. In our opinion, it is a normal business risk to reckon with exchange rate fluctuations. It is common practice to build into the bid currency and country risk factors. Significantly, the bids in this case were also notified only on rupee terms. That the TPT offered to support a request for a dollar-denomination of tariffs cannot be cited as an assurance in the matter. Bidders were clearly advised that the tariffs would be subject to final determination by the Tariff Authority. That being so, this Authority cannot go but by its stated approach in the matter. Any departure will be unjustified; and, it may also give rise to (avoidable) legal problems.

- (iv). It will be necessary at this point to refer to the royalty issue. Even though some considerations relating to royalty have tariff-implications, we have not so far chosen to interfere in this regard; the royalty issue has been left to be settled by the Port Trust and the Government. That being so, in the light of the TPT's conditional support to the request for dollar-denomination, it will be necessary for us to clarify that our approval of the tariffs cannot be interpreted to amount to any implicit approval of royalty-related issues. Specifically, in the context of the TPT's condition about dollar-denomination of royalty, the method of conversion adopted by the Applicant for the purpose of financial statements based on tariffs denominated in dollar terms cannot be deemed to have been approved by us.
- (v). Debt servicing, equity servicing, and expatriate expenses are generally the items to reckon with for the purpose of estimating foreign currency requirements of projects.

In this case, there is no such requirement flowing from debt servicing as all the loans are rupee loans.

The expatriate expenses are also found to be nominal. Even the upward revision of this figure, after our query on the point, does not materially alter the position. The revenue to be earned in dollar terms only on one item, viz., storage of containers, is more than adequate to cover the requirement in this regard.

Of the total Equity, only 62.5% is foreign currency. This needs to be serviced in foreign currency. However, the working results for 20 out of 30 years concession period based on rupee tariff, show

loss (after tax) (probably due to higher royalty quoted). On the basis of US dollar tariff as proposed also, working results for 13 years show loss (after tax). In the years in which there is profit (after tax), only 10% is shown as retained as statutory reserves and balance disbursed as dividend. These amounts range from Rs.245 million in the year 2003 to Rs.380 million in the year 2010. This works out to about 50-80% of the Equity Capital. The Equity servicing factor, therefore, becomes less important.

The Project IRR and Equity IRR are computed at 25.32% and 33.74% on the basis of rupee tariff (unescalated) scenario with royalty also taken at a uniform rate of Rs.161/- per TEU arrived at on the basis of NPV of total royalty payments offered (with a discount factor of 16%) and the total TEUs are handled during the concession period. This is only a theoretical computation as royalty payable from year to year varies from Rs.102/- to Rs.5,178/- per TEU. On the basis of actual royalty payments as quoted, when other costs and revenue remain constant, the Project IRR and Equity IRR become negative! This situation arises apparently because royalty, perhaps, has been quoted not on any scientific basis but on commercial considerations.

Incidentally, the factual position relating to equity is seen as follows: As seen from their Annual Accounts for 1998-99, the Authorised Equity Capital is only Rs.10 lakhs and paid up Equity of only Rs.700. An amount of Rs.15.17 crores is held as advance against Equity Capital. Out of total capital outlay of about Rs.115 crores, Rs.45 crores is to be met by Equity to be inducted equally during the years 1998, 1999, and 2000 as shown in the financial statements. On a query about this discrepancy, PSA SICAL have clarified that their Board has, in September 99, approved increase in the Authorised Equity Capital to Rs.30 crores and allotment of shares to the extent of Rs.15 crores will be decided in December 1999.

- (vi). The main emphasis of the Applicant for dollar-denomination of tariffs is with reference to their EPCG obligation which works out to \$ 46,600,000/- . In this context, it will be relevant to recognise the following points:
- (a). Strictly speaking, the EPCG is a matter between the Applicant and the Ministry of Commerce. It cannot be an issue for the Tariff Authority to reckon with.
 - (b). The EPCG obligation has to be discharged within five years. Such a 5-year obligation cannot become a basis for tariff-setting in a 30-year perspective.
 - (c). Any revenue earned from vessel-owners/agents/container operators represents foreign exchange earning for the

country. Irrespective of whether tariffs are dollar-denominated or otherwise, therefore, these earnings can be counted towards discharge of the EPCG obligation. Interestingly, the revenue earnings from two main items – container handling (stevedoring) and storage – alone aggregate to over Rs.116 crores in the first 5-year period.

- (d). Even if the EPCG obligation is not discharged at all and penalty is required to be paid in terms of EPCG Licence, the Project IRR and Equity IRR reduce only by about 0.50% which cannot be said to be so vital as has been sought to be projected.

AMENDMENTS TO THE SCALE OF RATES (I.e. THE TARIFF BOOK)

- (vii). (a). In the PREFACE to the Scale of Rates (called the 'Tariff Book' by the Applicant) attached as **Annex – 1**, the definition of 'port' will need to be amended to refer to the TPT. The Applicant's 'Terminal' can be defined to mean the Tuticorin Container Terminal (TCT).
- (b). In the portion relating to 'DEFINITIONS', the serial numbering of items misses out on 1.5. and 1.6. The numbering will need to be corrected accordingly.
- (viii). (a). The definition of 'transshipment container' will need to be amended to provide for containers coming from or going to the TPT yard. The proposed entry in the Scale of Rates envisages only operations at the TCT (i.e., the Applicant's 'Terminal'). But, experience of operation of two terminals within one port at the JNPT has projected the need to reckon with inter-terminal movements of containers, especially with reference to 'coastal arrivals' or 'coastal departures'. This unanticipated contingency resulted in users having to pay full charges separately at each of the terminals until the problem was considered subsequently by the two terminal operators to eliminate the double charge on the users. There is no reason why such a problem will not arise in the similar situation that prevails at the TPT. That being so, it will be necessary for the Applicant to anticipate this problem and amend the definition of 'transshipment container' appropriately to encompass cases of such inter-terminal movements of containers. The Applicant, in consultation with the TPT, is required to come up within six weeks with an appropriate formulation in this regard for incorporation in the Scale of Rates.
- (b). The amendment suggested above will have implications for entries 2.2, 2.3, and 2.4. in the portion relating to

'APPLICATION'. These entries will also need to be amended accordingly when the definition is amended.

- (c). With reference to 'transhipment container', it will become necessary to define 'coastal vessel' also. In addition to the existing definition, this Authority had given some specific formulations to cover cases of conversions of 'foreign-going' to 'coastal' vessels. These have been satisfactorily incorporated by the TPT in its (revised) Scale of Rates. The Applicant shall also adopt the same definitions and incorporate them in their Scale of Rates.
- (ix). In the portion relating to 'APPLICATION', under item 2.4, there is an entry giving discretion to the PSA SICAL to vary the conditions as deemed necessary. Since such variations are not possible without the concurrence of the Tariff Authority, this entry will need to be deleted.
- (x). As has been objected to by some of the users, the Scale of Rates does not provide tariffs in rupee terms at all for containers on coastal vessels. The Applicant has sought to explain this away with the observation that concessional tariffs for coastal vessels is relevant only for vessel-related charges. While this is indeed so, the objection will still be valid for the reason that some of the container handling activities draw their justification for dollar-denominated tariffs on the strength of the legal fiction about the container being an extension of the hatch of a (foreign-going) vessel. In other words, for containers on coastal vessels, the said legal fiction cannot be of any avail as there can be no extension of the hatch of a foreign-going vessel in a coastal vessel. It has, therefore, been the stated position of this Authority that 'transhipment' containers on a coastal vessel will not be eligible for such dispensation of dollar-denominated tariffs. That being so, it will be necessary for the Scale of Rates to indicate for each item the corresponding tariffs in rupee terms also. This will be relevant for 'coastal departure' on import containers, and 'coastal arrival' of export containers, and straight coastal traffic.
- (xi). (a). The Scale of Rates provides only for handling of FCL containers. LCL containers appear to have been ignored. The Applicant has sought to explain away this position with the statement that they distinguish only between 'local' and 'transhipment' container; in all cases, the stevedorage charges will be billed to container operator and not to consignee; and, therefore, there need be no reference separately to LCL containers. The operational experience of this arrangement will need to be observed to see its implications for LCL consignees.

In this context, the TPT will hand over the container terminal operation to the PSA SICAL and will virtually withdraw from container handling. In other words, there will be no competition in this activity. The Applicant does not have facilities for stuffing/de-stuffing which will mean that for local LCL containers there will be a problem of apportionment of the additional expenditure for Customs examination, stuffing/de-stuffing, etc. It will, therefore, be necessary for the TPT and the Applicant to evolve an integrated arrangement and get it built into the Scale of Rates.

- (b). Bearing in mind the two categories of distinction envisaged by the Applicant, it will be desirable for the Scale of Rates to refer only to 'local' and 'transshipment' containers without reference to FCL or LCL. The relevant entries will need to be amended accordingly.
- (xii). In Section 'A' relating to 'CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS', under item 1.2, the entry relating to shut out charge does not appear to be clearly described. It will be preferable to represent it as follows:

"A shut out charge as per item 1.8 shall apply,

- (a) if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or,
- (b) if the nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed."
- (xiii). Under Item 1.4, relating to 'Charges for Hatch Covers of Vessel', the column heading "per opening and closing operations" can be better expressed as "for one operation (both opening and closing)".

There can be a 'note' within parentheses at the bottom of this entry to the effect that 'half the rate will apply for only one activity'. It is relevant here to recognise that the CHPT, whose model has been adopted by the Applicant also levies only a 'per operation' charge. In fact, this point was forcefully canvassed at the joint hearing by the Steamer Agents' Association.

- (xiv) Under item 1.5, relating to 'Charges for Shifting Containers', it will be better to add the words 'Within Vessel' to the title.
- (xv). Under item 1.8, relating to 'Charges for Shut Out Containers', in entry B(ii), the words "... .. from the time the container is first received... .." will need to be replaced by the words "... .. after

expiry of the free period... ..". This point was conceded by the Applicant at the time of the joint hearing.

- (xvi). Item 1.9 provides for 'Charges for CFS Containers'. It is not clear why this item has been introduced at all. Because of space constraints, the Applicant has decided not have to such activities in their yard. It has further been clarified that "existing procedures for port stuffing/de-stuffing will continue as agreed with the TPT and Customs". In the circumstance, this item 1.9 will need to be deleted from the Tariff Book. It can be reintroduced if and when the Applicant decides to commence CFS operations.
- (xvii). In item 1.10 relating to 'Charges for Wharfage', in line with what has been stated in point (x) above, it will be necessary to introduce three footnotes reading as follows:
- (a). "Note.1 – The charge for containerised cargo in all cases will be in rupee terms."
 - (b). "Note.2 – The charge for containers in cases of 'foreign arrival' and 'foreign departure' will be in dollar terms."
 - (c). "Note.3 – The charge for containers in cases of 'coastal arrival' and 'coastal departure' will be in rupee terms."
- (xviii). Item 1.11 provides for charges for stowage planning, lashing/unlashing of containers, and supervision services. Strictly speaking, this is not a terminal service. This activity ought properly to be carried out by the ship. Based on such understanding, some of the users have objected to this entry. But, the Applicant has argued for retention of this entry as follows:

"Our operational processes are designed to be fully integrated in order to provide a high level of service to our customers. It is important that we undertake these activities which allow us to fully integrate and control the entire vessel operations. This is a critical pre-requisite to achieve the productivity obligations as stipulated in our Licence Agreement with the TPT."

"Lashing/unlashing operations is currently undertaken by Stevedores engaged by the ship and stowage planning is by private Surveyors. Such multi-parties arrangements do not augur well for terminal operations."

We see force in this contention. Also, significantly, we note that the crew of ships currently calling at the TPT do not carry out this activity; vessel operators are reportedly paying for such services provided by other shore-based parties.

In the light of what has been stated above, we approve this item subject to two conditions:

- (a). There shall be a specific authorisation by the vessel for the terminal operator to undertake this activity.
- (b). There shall be a 'Note' under this item to the effect that users will not be required to pay for this service separately either to the vessel or to any other Agent.

This entry in the Scale of Rates shall accordingly be amended to build in these two conditions.

- (xix). (a). Item 1.12 relating to 'Storage Charges of Containers' states – "The free storage period shall commence from the time of completion of discharge of the vessel." Experience in other major ports has found such an arrangement to be impractical. They have accordingly come to adopt the position that 'the free storage period shall commence from the day following the day of landing'. Some users have demanded a similar amendment to this entry also. The Applicant has argued for retention of this entry as it is with the following contention:

"With our advanced IT systems, we have the ability to track all container movements including their dwell time in the yard. We are confident that our method of computing the free storage period will not cause any inconvenience to our customers."

We see merit in this contention. Accordingly, this entry is allowed to be retained as it is.

- (b). As in the case of item 1.8, here again, Part (a) will need to be amended to state that 'if the free storage period is exceeded, the store rent shall be calculated after expiry of the free period'. This point was conceded by the Applicant at the joint hearing.
- (c). In the listing of slabs of periods, under part (b) of this item, the first slab shall be shown as 'first five days' (instead of 'first three days'); and, consequently, the second slab shall be shown as 'from 6-15 days' (instead of 'next 4-15 days').

As later recorded in this order, this issue was agitated at the joint hearing. The demand was that there shall be a uniform prescription of a 5-day free period for both the yards and, further, that the free periods shall run

concurrently (and, **not** consecutively) to prevent exploitation of the facility.

- (d). A similar correction in the slabs of period shall be made in the listing under part (b) of this item.
 - (e). As in the case of item 1.8, under part (b) of this item also, a similar amendment will be required. The relevant entry shall be amended to read as "if the free storage period is exceeded, the store rent shall be calculated from the time of expiry of free period to the time of lift on."
 - (f). As in the case of (b) above, under part (c) of this item again, a similar amendment shall be introduced.
 - (g). With reference to part (c) of this item relating to 'Transshipment/Re-export Laden and Empty Containers', some of the users have demanded a 30-day free period. This demand is not allowed because, in the adjoining TPT only a 15-day free period is allowed.
- (xx). The currency denomination under the various items shall be as follows:
- (a). Against every entry, there shall be a rupee denomination also for purposes of 'coastal' traffic.
 - (b). Item 1.1. (a)(i) shall be in dollar denomination.
 - (c). Item 1.1. (a)(ii) shall be only in rupee denomination.
 - (d). Item 1.1. (b)(i) shall be in dollar denomination.
 - (e). Item 1.1. (b)(ii). shall be only in rupee denomination.
 - (f). Items 1.2. (a) and (b) shall both be in dollar denomination.
 - (g). Items 1.3. (a) and (b) shall both be only in rupee denomination.
 - (h). Items 1.4. (a) and (b) shall both be in dollar denomination.
 - (i). Items 1.5. (a) and (b) shall both be in dollar denomination.
 - (j). Item 1.6 shall be only in rupee denomination.
 - (k). Item 1.7 (a), (b), (c), and (d), shall all be in dollar denomination.
 - (l). Item 1.8 (a) shall be in dollar denomination.

- (m). Item 1.10 (a) shall be in dollar denomination.
- (n). Item 1.10 (b) shall be only in rupee denomination.
- (o). Item 1.12 (a), (b), and (c) shall all be in dollar denomination.
- (p). Item 2.1. (a) to (i) shall all be only in rupee denomination.

8. Some of the other more important issues raised by the users also deserve to be addressed as follows:

(i). The Terminal Operator must give concessions

It lies in the discretion of the Terminal Operator to build concessions into his Scale of Rates. He cannot be compelled to do that. Grant of volume discounts is an accepted practice. There is no reason why the Terminal Operator in this case will not make use of this practice to attract traffic. In fact, there is an indication of such an intent in the provision of slabs per calendar month, per container operator for transshipment containers.

(ii). The rates for empty and laden containers shall not be the same

This observation appears to be valid only in respect of stevedorage for transshipment containers. If there is a pressure for reducing the tariff on empty containers in this regard, the Terminal Operator will in all probability be inclined to increase the tariff for laden containers. Such a change, as has been rightly stressed by the INSA, will discourage traffic in FCL transshipment containers which may not be in the long term interest of the port. Significantly, the arrangement proposed here is in conformity with that adopted by other major ports in the neighbourhood.

(iii). Consignees must be allowed the facility to receive containers directly at the hook point.

Admittedly, such an arrangement will reduce the handling cost for the consignee. But, operationally, it may become a messy proposition at the berth. The TPT has also been opposed to such an arrangement.

(iv). Terminal Handling Charges must be maintained at the same rates in order to be competitive. They shall be collected in Indian rupees.

There is provision in the law for regulation of certain types of Terminal Handling Charges. But, actually, regulation has not commenced for want of completion of certain pre-conditions.

Attention to this requirement can be given only if and when such a regulation commences.

It is noteworthy in this context that all tariffs are in any case collected only in rupees. Terminal Handling Charges are, in fact, denominated also in rupee terms.

(v). The PSA SICAL shall not become a monopoly

Although the TPT has, on a point of fact, retained some container-handling activity, in the arrangement proposed, the container traffic has virtually been handed over to the PSA SICAL. There is likely to be very little competition to the PSA SICAL from the TPT. In effect, therefore, there is likely to be a monopoly situation. The Tariff Authority cannot alter this de facto position. We can only guard against its exploitation. From this point of view, we will be receptive to bona fide complaints from affected parties.

(vi). The charge for vehicle parking is too high

This is only a small item. This has been pitched high obviously to discourage congestion caused by parking. The motive does not appear to be to generate revenue. We are, therefore, not inclined to interfere in this matter.

(vii). There is no provision for arbitration

This is not a tariff-related issue. This Authority will, therefore, not like to get involved. This is a matter to be settled by the TPT and the PSA SICAL.

(viii). Only 3 days' free time has been provided for whereas the TPT gives 5 days' free time. There shall be uniformity in this prescription. Also, the free period in the two yards must run concurrently (and, not consecutively) to prevent exploitation of the facility.

This point has been canvassed by many users, prominently the SCI and the CLAA. Interestingly, the TPT has also forcefully agitated this issue.

The TPT has argued that, since both the yards are inside the security wall in the main line, operators can plan the dwell time of the containers intended for stuffing/de-stuffing in the port yard to enjoy the free time of both the yards in full and monitor their stay in both the yards to evade container rentals that they would have had to pay had there been one yard inside the security wall.

At the joint hearing, the PSA SICAL agreed to discuss this matter further with the TPT to evolve an agreed solution. Unfortunately, that did not happen. In the event, this issue has been left by both sides to be decided by this Authority,

We see merit in the demand for uniformity of prescription relating to free period. We have noted the users' plea for increase in the number of free days. We have seen the Terminal Operator's willingness to be accommodative on this score. Taking all this into account, and bearing in mind the scope for exploitation as described by the TPT, we decide that the free period shall be uniformly '5 days' in both the yards; and, the free periods shall run concurrently (and, **not** consecutively).

In accordance with this decision, the TPT will also be required to introduce appropriate amendments to the relevant item in their Scale of Rates.

Annex - 1**PREFACE**

This Price List sets out the charges payable to PSA SICAL Terminals Limited from time to time for the use of Services and Facilities provided by Tuticorin Container Terminal.

1 DEFINITIONS

- 1.1 "Container" means any freight container complying with all relevant prevailing ISO standards. Generally, it is designed to facilitate the carriage of goods by one or more modes without intermediate reloading; fitted with devices permitting ready handling and with unique identification numbers and markings.
- 1.2 "Nearest Hour" means that subject to a minimum of one hour, a period of less than 30 minutes in excess of a complete hour shall not be considered for the computation of charges, whilst a period of 30 minutes or more in excess of a complete hour, shall be rounded up to the next hour.
- 1.3 "Nearest Tonne" means that subject to a minimum of one Tonne, cubic measurement or gross weight (whichever is the greater) of less than 0.5 Tonne in excess of a complete Tonne shall not be considered for the computation of charges, whilst weight of 0.5 Tonne or more in excess of a complete Tonne, shall be rounded up to the next Tonne.
- 1.4 "Per Day" means per calendar day.
- 1.5 "Per Shift" means per period of 8 hours.
- 1.6 "Port" means the Tuticorin Port Trust (TPT) whereas "Terminal" means Tuticorin Container Terminal (TCT), now or hereafter operated by PSA SICAL Terminals Limited.
- 1.7 "PSA SICAL" means PSA SICAL Terminals Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- 1.8 "Reefer" means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require refrigeration.
- 1.9 "Tonne" means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.

- 1.10 "Transshipment Container or Transshipment Goods" means Containers/Goods discharges from a Vessel and placed in the custody of the PSA SICAL for the purposes of shipment on another Vessel declared on a Transshipment manifest with the ultimate port of destination marked on each Container/package or unit containing such Goods lodged with the PSA SICAL prior to or at the time such Goods are placed in its custody.
- 1.11 "Coastal Vessel" means a ship or steamer which is engaged in carriage of goods by sea from any Port in India to any other Port in India.
- 1.12 "Foreign Vessel" means a ship or steamer employed in trading between any Port in India and other Port or between Ports outside India.
- 1.13 A Foreign-going Vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- 1.14 A Foreign-going Vessel of foreign flag can convert to Coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- 1.15 In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- 1.16 In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- 1.17 For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.

2 APPLICATION

- 2.1 The rates to be levied by PSA SICAL to its Customers or Customers' Representatives for the use of premises, works or appliances and for Services or Facilities provided are categorised into the following sections:

SECTION A - CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS

SECTION B - CHARGES FOR GENERAL SERVICES

2.2 FCL Rates shall apply:

- (a) when a loaded or empty container is discharged from a vessel, delivered directly out of TCT, or moved and stored in the container yard and eventually delivered out of TCT or;
- (b) when a loaded or empty container is shipped and the reverse operations to (a) are performed.

2.3 Transshipment container rates shall apply to an empty or loaded container which fulfills the following conditions:

- (a) when it is discharged from the first carrier onto PSA SICAL's premises and remained in the custody of PSA SICAL until it is transshipped in its original status by PSA SICAL;

2.4 Re-export container rates shall apply to a loaded Container which fulfills the following conditions:

- (a) when it is discharged from the first carrier onto PSA SICAL premises and remained in the custody of PSA SICAL until it is Re-exported;

Re-export containers shall pay the normal FCL Container rates but shall enjoy the same free storage period applicable to Transshipment Containers.

3 GENERAL**3.1 Where charges are payable by the agent or owner of the Vessel, or the agent or owner of the Container, PSA SICAL shall be informed in advance of any change of agency or ownership of the Vessel or Container including the name and address of the new agent or owner. For the purpose of this paragraph, the change in agency shall be effective from the date such notification is received by PSA SICAL or such later date if PSA SICAL had been notified in advance.****3.2 For the purpose of calculating the duration of stay of Containers or Goods, the time of completion of discharge of the Vessel or the time of receipt of export Container or Goods shall be rounded up to the next nearest hour, e.g. 0705 hours shall be taken as 0800 hours.**

- 3.3 All rates are stated in Rupees, unless otherwise specified. The 'Reference Rate' for conversion of dollar-denominated rates into Indian Rupees' equivalent will be the prevailing 'Customs Exchange Rate (Import)'. All charges are payable in Rupees.
- 3.4 In general, all charges for containers more than 20 feet and up to 40 feet in length will be 150% of the applicable rates. Charges for containers more than 40 feet and up to 45 feet in length will be 200% of the applicable charges.
- 3.5 Containers or Uncontainerised Goods that can only be handled with a quay crane or transfer equipment spreader with special attachments or manual slings will be charged five times the applicable rates.

4 NOTES

- 4.1 The 'Customs Exchange Rate (Import)' on the date of Order by Tariff Authority for Major Ports (TAMP) is Rs 43.55 per US\$. Accordingly, the US\$ denominated charges have been adjusted to reflect the Bid Document rates.

SECTION A**CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS****1.1 STEVEDORAGE CHARGES FOR IMPORT AND EXPORT CONTAINERS**

	<u>Foreign</u>		<u>Coastal</u>	
	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>
(a) a loaded Container				
(i) QC Charges	US\$17.22	US\$25.83	Rs.750	Rs.1125
(ii) Transport from/to CY and Lift-on/Lift- off	Rs.625	Rs.940	Rs.625	Rs.940
(b) an empty Container				
(i) QC Charges	US\$17.22	US\$25.83	Rs.750	Rs.1125
(ii) Transport from/to CY and Lift-on/Lift- off	Rs.315	Rs.470	Rs.315	Rs.470

Export Container shall be accepted by PSA SICAL for loading if such Container is delivered to TCT 2 hours before berthing of the Vessel.

1.2 STEVEDORAGE CHARGES FOR TRANSSHIPMENT CONTAINERS

	<u>Foreign</u>		<u>Coastal</u>	
	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>
(a) for Container Operator who transhipped more than 400 TEUs of loaded or empty Transshipment Containers per calendar month	US\$18.71	US\$28.01	Rs. 815	Rs. 1220
(b) If transhipped less than 400 TEUs per calendar month	US\$37.31	US\$56.03	Rs. 1625	Rs. 2440

Any Transshipment Container sent to a container freight station for stuffing/unstuffing, or delivered locally, shall be charged the local Container rate.

A shut out charge as per item 1.8 shall apply :

- (i) if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or
- (ii) If the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.

1.3 LIFT ON OR LIFT OFF CHARGES

The following charges shall apply for all local Containers :

		<u>Foreign</u>		<u>Coastal</u>	
		Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u> (in Rs.)	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u> (in Rs.)	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u> (in Rs.)	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u> (in Rs.)
(a)	By Transfer Crane				
(i)	a loaded Container	315	470	315	470
(ii)	an empty Container	160	240	160	240
(b)	By Other Equipment				
(i)	A loaded Container	160	240	160	240
(ii)	an empty Container	65	95	65	95

1.4 CHARGES FOR HATCH COVERS OF VESSEL

		<u>Foreign</u> One Operation (both Opening and Closing)	<u>Coastal</u> One Operation (both Opening and Closing)
(a)	Without landing Hatch Cover on the quay	US\$14.35	Rs. 625
(b)	With landing Hatch Cover on the quay	US\$35.94	Rs. 1585

Half the rate shall be applicable if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

1.5 CHARGES FOR SHIFTING CONTAINERS WITHIN VESSEL

	<u>Foreign</u>		<u>Coastal</u>	
	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>
(a) for a Container shifted by landing and reshipping	US\$25.83	US\$38.81	Rs. 1125	Rs. 1690
(b) for a Container shifted without landing and reshipping	US\$8.61	US\$12.97	Rs. 375	Rs. 565

1.6 EXTRA MOVEMENTS CHARGES

	<u>Foreign</u>		<u>Coastal</u>	
	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>
(a) per Container Movement	Rs. 500	Rs. 750	Rs. 500	Rs. 750

1.7 CHARGES FOR REEFER CONTAINERS AND SERVICES

	<u>Foreign</u> <u>Per Container</u>	<u>Coastal</u> <u>Per Container</u>
(a) Pre-trip Inspection (including the supply of Electricity)	US\$32.15	Rs. 1400
(b) Connecting or disconnecting Services Onboard a Vessel	US\$2.30	Rs. 100

	<u>Foreign</u> <u>Per Container</u>	<u>Coastal</u> <u>Per Container</u> (In Rs.)
(c) Supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer yard)		
(i) not exceeding 20 feet in length	US\$5.17	225
(ii) exceeding 20 feet in length	US\$6.89	300
(d) Cleaning of Container		
(i) not exceeding 20 feet in length	US\$1.50	65
(ii) exceeding 20 feet in length	US\$2.99	130

1.8 CHARGES FOR SHUT OUT CONTAINERS

- (a) Where an Export container or a Transshipment container or a Re-export container is shut out and subsequently delivered out of TCT, the following rates shall apply:

<u>Foreign</u>		<u>Coastal</u>	
Container NOT Exceeding 20 Feet In Length	Container Exceeding 20 Feet In Length	Container NOT Exceeding 20 Feet In Length	Container Exceeding 20 Feet In Length
US\$22.97	US\$45.92	Rs. 1000	Rs. 2000

- (b) Where a container is shut out by one vessel and subsequently shipped via another vessel, in addition to the stevedorage charge:
- the charge as per item (a) above shall also apply.
 - the free storage shall be given to the Container in accordance with item 1.11 from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, store

rent shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

1.9 CHARGES FOR WHARFAGE

	<u>Foreign</u>		<u>Coastal</u>	
	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>
(a) per Container	US\$0.92	US\$1.38	Rs. 40	Rs. 60
(b) per Containerised Cargo	Rs. 500	Rs. 750	Rs. 500	Rs. 750

Note 1 - The charge for containerised cargo in all cases will be in Rupee terms.

Note 2 - The charge for containers in cases of 'foreign arrival' and 'foreign departure' will be in Dollar terms.

Note 3 - The charge for containers in cases of 'coastal arrival' and 'coastal departure' will be in Rupee terms.

1.10 CHARGES FOR STOWAGE PLANNING, LASHING/UNLASHING OF CONTAINERS, AND SUPERVISION SERVICES

	<u>Foreign</u>	<u>Coastal</u>
(a) per Container	US\$8.04	Rs. 350

The above charge shall also apply on Containers shifted onboard Vessels.

The Vessel Operator shall authorise TCT to undertake the above services. The user of such services need not pay to any other parties other than TCT.

1.11 STORAGE CHARGES OF CONTAINERS**(a) Import Laden and Empty Containers**

The free storage period shall commence from the time of completion of discharge of the Vessel. If the free storage period is exceeded, the store rent shall be calculated after the expiry of free period up to the Vessel to the time of delivery. The charges shall be calculated on 24-hour basis.

	<u>Foreign</u>		<u>Coastal</u>	
	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container NOT Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>	Container Exceeding 20 Feet <u>In Length</u>
(i) first 5 days	Free	Free	Free	Free
(ii) from 6 to 15 days	US\$0.75	US\$1.15	Rs. 32.66	Rs. 50.08
(iii) from 16 to 22 days	US\$3.00	US\$5.80	Rs. 130.65	Rs. 252.59
(iv) more than 22 days	US\$5.80	US\$11.0	Rs. 252.59	Rs. 479.05

(b) Export Laden and Empty Containers

The free storage period shall commence from the time such a container is received. If the free storage period is exceeded, the store rent shall be calculated after the expiry of free period up to the time of Vessel berths. The charges shall be calculated on 24-hour basis.

	<u>Foreign</u>		<u>Coastal</u>	
	Container NOT Exceeding 20 Feet In Length	Container Exceeding 20 Feet In Length	Container NOT Exceeding 20 Feet In Length	Container Exceeding 20 Feet In Length
(i) first 5 days	Free	Free	Free	Free
(ii) from 6 to 15 days	US\$0.75	US\$1.15	Rs 32.66	Rs. 50.08
(iii) from 16 to 22 days	US\$3.00	US\$5.80	Rs. 130.65	Rs. 252.59
(iv) more than 22 days	US\$5.80	US\$11.0	Rs. 252.59	Rs. 479.05

(c) Transshipment/Re-export Laden and Empty Containers

The free storage period shall commence from the time of completion of discharge of the first carrier to the time of berthing of the second carrier. If the free storage period is exceeded, the store rent shall be calculated after the expiry of free period to the time of lift on. The charges shall be calculated on 24-hour basis.

	<u>Foreign</u>		<u>Coastal</u>	
	Container NOT Exceeding 20 Feet In Length	Container Exceeding 20 Feet In Length	Container NOT Exceeding 20 Feet In Length	Container Exceeding 20 Feet In Length
(i) first 15 days	Free	Free	Free	Free
(ii) from 16 to 30 days	US\$4.00	US\$6.00	Rs. 174.2	Rs. 261.3
(iii) more than 30 days	US\$6.00	US\$8.00	Rs. 261.3	Rs 217.75

CHARGES FOR GENERAL SERVICES**2.1 ADMINISTRATIVE FEES**

Administrative fees shall be charged for the following :

	<u>(In Rs.)</u>
(a) Film Shooting and Photography per day	10000
(b) Taking Photographs of Goods Imported / Exported per day	500
(c) Taking Photographs of Crews and Others per day	250
(d) Videography (related to operational activities)	3000
(e) Application of Vehicle Entry Pass	100
(f) Application of Visitor Entry Pass	50
(g) Renewal of Visitor Entry Pass	50
(h) Application of Temporary Pass	15
(i) Vehicle Overnight Parking	125

S. SATHYAM, Chairman

[A/III/IV/Exty./143/99]